160.000 COPIE
GRATIS AI SOCI
RIVISTA MENSILE DEL
TOVRING CLVB
ITALIANO
ANNO XX
N. 12 DICEMBRE 1914
CAMPARI
CAMPARI
CORDIAL
CAMPARI
BITTER
CAMPARI

Non si restituiscono i manoscritti e le fotografie.

VENT' ANNI!

Vent'anni!

Vecchia guardia del Touring — fedele manipolo di iniziati —; innumeri giovani legioni — straripante fiumana di convinti e di entusiasti — avanti!

La nostra mèta non soffre sosta. Anche il raccoglierci il classico istante per guardare al cammino e per riprendere lena deve essere un tempo solenne di marcia dal ritmo poderoso del moto.

Solenne pel Touring questa fine di ventennio nostro: solenne per la Patria l'ora di questo inizio della nuova età.

È con la Carta d'Italia compiuta, è con la Guida d'Italia iniziata, è con la Sede propria costrutta che il Touring ha conquistato i diritti di maggiorità nazionale.

Ricordiamo.

8 Novembre 1894: una cinquantina di persone costituiscono il Touring; 8 Novembre 1914: 130.000 Soci formano il più possente fascio sodale della Nazione.

8 Novembre 1894: molte speranze senza fondi nella modesta stanza di un albergo; 8 Novembre 1914: un milione e mezzo di capitale, e nel cuore della metropoli del lavoro già si affaccia imponente l'officina delle nostre energie di domani.

Nato dalla bicicletta e per la bicicletta, quale rapido evolversi ha fatto il Touring quasi a precorrere la magica metamorfosi della ruota leggera!

Oh cara bicicletta! lascia che nel compimento di questo nostro primo ventennio evochi commosso la tua umile gloria, gloria di te che non più sazia del cuore dell'uomo alla tua corsa, gli hai chiesto il pulsante metallo per donargli, premio insperato, lo slancio immortale del volo.

La prima Milano-Roma ciclistica, dove il Touring parve milizia eroica intenta a scoprire in drammatiche vicende sulle strade d'Italia il greve velario di un volto amato e sconosciuto, generò il primo giro d'Italia in automobile.

Fu del Touring ancora la prima crociera che portò ai piedi di Roma il bacio dell'onda sospinta da Torino attraverso il gran fiume ed il mare nostro; e furono pel Touring possibili le aeree migrazioni da Parigi e da Milano a Roma per cui gli italiani hanno conquistato alla patria il suo cielo.

La Patria! Ricordiamo per questo nome ed in questo momento, chè se lo sviluppo dato dalla nostra fede ai mezzi moderni di locomozione li ha fatti assurgere a funzioni sociali di avvicinamento di uomini, di conoscenze di terre, di scambio di prodotti, di valorizzazione di energie, noi abbiamo anche saputo in un lontano presentimento dell'oggi rivolgere questi mezzi alla più valida difesa nazionale. Ond'è orgoglio di Touring il fremito che ci corre nel sangue quando vediamo i bei battaglioni ciclisti bersaglieri e volontari, quando vediamo le grigie automobili portare velocemente soldati e salmerie, quando contempliamo le bianche aquile umane spaziar sicure a far più vasti i nostri confini.

La Patria! Quale pittore ne ha mai ritratto il sembiante con più efficace realtà, con più innamorata devozione che non abbia fatto il nostro Touring? dal primo schizzo incerto a matita del nostro Bollettino del '95 e dalla prima Guida stradale all'energico ritratto della Carta d'Italia, alla più grande aureola della Guida d'Italia!

La Patria! Quale opera più umile e più valida dell' affratellamento delle sue genti perseguito dal Touring nei suoi innumeri Convegni? Quale opera più degna della sua fortuna che lo svegliarne la coscienza ai problemi più negletti e pur importanti della sua vita: la strada, il bosco, l'albergo, i fiori? Far di granito questa concordia italica, far conoscere l' Italia allo straniero come oggi noi finalmente cominciamo a conoscerla nella

maestà della sua bellezza, nella magnificenza della sua arte, nei fasti della sua storia, nella piena dignità del suo presente; ecco, con lo sconfinare nei cieli verso nuove scoperte e nuove vite, il domani del Touring!

L'opera si è compiuta non per fortuna di eventi, ma per bontà di programma e per somma di collaborazioni e di devozioni offerte o generate in ogni canto del nostro ambiente nazionale e che furono e sono altrettanto efficaci nella diversa loro potenzialità da quelle del Consiglio e dei Sindaci a quelle delle Commissioni, dei Capi Consoli, dei Consoli, dei Legali, dei Medici, degli affigliati, dei soci benemeriti della propaganda e di quelli vitalizi e fondatori della Sede, benemeriti questi della forza finanziaria del Touring che è diventata man mano la base più solida pel compimento delle nostre più ardue imprese e per lo sviluppo della nostra forza morale.

Il Touring parlò sempre con un unico linguaggio; non limitò mai i propri orizzonti e nei propri mezzi e nel proprio motto « Vi et mente » assegnò gli sviluppi del proprio programma e della propria azione.

Esso rimase costantemente fedele al concetto altissimo di unità nazionale, operando nello stesso modo e con la stessa intensità per tutta l'Italia nostra senza distinzioni regionali, estendendo l'opera propria con lo stesso amore ovunque si possa rivelare il pensiero dell'italianità.

L'opera da compiere è ancora vasta e si può dire perenne, perchè non vi è branca di vita nazionale alla quale la nostra attività particolare non possa riallacciarsi con benefici effetti. Il fondamento morale è gettato, essa dunque non ha bisogno ora che della continuazione della splendida solidarietà del nostro fascio e della fiducia dei nostri soci nei destini del Sodalizio ed in quelli del Paese.

A questo proposito noi possiamo tutti iniziare questo secondo ventennio con un atto patriottico e di immediata utilità sociale. Noi stiamo costruendo la Sede; investiamo dunque in una fabbrica degna del moderno assetto del nostro lavoro, gran parte del patrimonio sociale. Questo fino a ieri, per disposizione statutaria, è stato investito in titoli pubblici acquistati man mano in epoca di loro grande credito; ed i nostri bilanci hanno già sopportato contabilmente con mirabile forza le svalutazioni di questi ultimi anni. Ora noi abbiamo sopperito sin qui al pagamento del terreno e parte della costruzione senza realizzare la rendita italiana; vendere la rendita in questo momento oltre che poco possibile costituirebbe un fatto antipatriottico e consoliderebbe al nostro bilancio in modo irreparabile una grave perdita che la fiducia nell'avvenire del nostro Paese ci può evitare. A noi rimane ancora da investire nella fabbrica circa mezzo milione. Tutti i soci possono concorrere a che questa somma ci sia fornita contante senza ricorrere alla vendita dei titoli; ed i mezzi sono i più vari ed adatti alle condizioni finanziarie di tutti: i vitalizi si trasformino in fondatori della Sede, gli annuali ed i quinquennali si trasformino in vitalizi; sono anticipazioni per la costituzione di un'opera che tornerà a loro vantaggio immediato; ma a coloro che non possono dare a noi questo maggiore appoggio finanziario, domandiamo di fare della propaganda; anticipate il versamento della vostra quota del 1915, fate che altri vi imitino; la Guida d'Italia è un incentivo che ha già funzionato nei rinnovi del 1915 e nelle associazioni nuove in modo da domandarci se noi siamo in un periodo di prorompente rigoglio nazionale.

Soci tutti, affrettate le rinnovazioni, propagandate, fate dei soci nuovi e noi potremo dare in questo momento politicamente ed economicamente difficile il più bell'esempio di forza e di fiducia italiana.

Ed io ho fiducia in voi, vecchia guardia del Touring, in voi, innumeri giovani legioni; il secondo ventennio comincia: avanti, avanti via!

FEDERICO JOHNSON.

Il banchetto per il ventennio del Touring.

La sera dell'8 novembre, nel grande Salone del Cova, in Milano, ha avuto luogo il banchetto per la ricorrenza del ventesimo anniversario della fondazione del Touring.

La festa aveva carattere familiare: era una festa intima fra i componenti il Consiglio di Amministrazione, il Collegio dei Sindaci, i Presidenti delle Commissioni del Touring, i Capi Consoli, i Soci benemeriti premiati con medaglia d'oro, i Soci fondatori della Sede e i Capi dei vari riparti degli uffici del Touring.

Tale carattere intimo della festa era stato deliberatamente voluto dalla Direzione in rispetto all'attuale grave momento e col proposito di far coincidere la inaugurazione della nuova Sede, che avrà luogo nel prossimo anno, con un ciclo di manifestazioni atte a solennizzare degnamente in momento più propizio il primo ventennio di lavoro e l'inizio di un nuovo e fecondo periodo di vita.

Al termine del banchetto, che riuscì animatissimo, il Consigliere Segretario del Touring, Cav. Innocenzo Vigliardi-Paravia lesse le adesioni pervenute.

Il Comm. Federico Johnson, Direttore Generale del Touring, salutato da un entusiastico applauso, prese quindi la parola per riassumere in una sintesi felice i venti anni di vita del Sodalizio e metterne in evidenza l'opera compiuta in tutti i campi del turismo ed in quello della educazione fisica. Al nome del Gr. Uff. Luigi Vittorio Bertarelli un nuovo scoppio di applausi disse al Vice Direttore del Touring l'unanime ammirazione per la ininterrotta e preziosa sua collaborazione.

Il Ten. Generale Conte Roberto Brusati mise in evidenza la felice collaborazione del Touring coll'Esercito, esplicatasi in moltissimi campi, allo scopo di diffondere sempre maggiormente la conoscenza della Patria e migliorarne le energie.

Il Prefetto Senatore Carlo Panizzardi si disse lieto di partecipare alla festa del Touring, che è festa di lavoro e di operosità, intesi a promuovere e a disciplinare il turismo italiano in tutte le sue molteplici esplicazioni e a cooperare praticamente alla soluzione del vitale problema che si connette alla educazione fisica della gioventù.

Infine l'On. Comm. Pietro Niccolini parlò in nome dei Capi Consoli e dei Consoli, esprimendo con nobilissime parole il sentimento di affetto che li unisce al Sodalizio e che consente alla loro propaganda la forza e la convinzione di una fede. Inneggiò alla nuova opera del Touring, alla Guida d'Italia di Luigi Vittorio Bertarelli, colla quale il Sodalizio inizia un nuovo programma di educazione intellettuale, chiamando gli italiani ad ammirare il magnifico patrimonio di bellezze artistiche e naturali della loro Patria.

Nè potevasi chiudere con più nobili parole la ricorrenza del primo ventennio del Touring Club Italiano!

A PROPOSITO DELLA “GUIDA„

IL *RECORD*

La morta stagione amministrativa del Touring è alla fine di ottobre e nella prima metà di novembre. I Soci, anche i più ritardatari, hanno tutti da lungo versata la quota e non si è ancora svegliato il movimento tra i neofiti che aspirano ad entrare nella gran famiglia: nello scorcio dell'annata i più aspettano che maturi il dicembre.

Ma la Rivista di Ottobre annunciò che la Guida è pronta e accadde una rivoluzione quale mai si ebbe negli anni precedenti all'annuncio di una pubblicazione qualsiasi.

Del fatto la Contabilità del Touring fornisce dati che diventano evidenti confrontando il 1914 col 1913:

Novembre - Giorno:		12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	Totale
Soci che anticiparono la quota dell'anno seguente	1913	21	15	17	10	10	17	23	48	37	24	65	50	64	65	102	62	81	30	50	**791**
	1914	67	165	100	268	738	641	658	1466	928	1092	817	556	993	1057	1266	1596	911	777	442	**14538**
Iscrizione di nuovi soci annuali	1913	14	24	30	14	10	21	31	37	60	33	29	20	29	32	53	33	36	20	38	**564**
	1914	48	25	20	40	110	89	89	125	125	229	—	183	117	151	166	341	144	—	193	**2195**
Idem vitalizi	1913	2	4	1	1	1	1	1	4	2	4	—	—	1	6	4	2	1	—	2	**37**
	1914	3	2	2	3	8	3	9	11	3	5	—	3	2	6	6	10	7	—	9	**92**

NB. — *I vuoti non sono reali, ma puramente contabili.*

Impressionante è poi questo confronto delle cifre complessive fatto al momento in cui questa Rivista viene licenziata alla stampa:

Dal 1 Novembre all'11 Dicembre:	1913	1914
Soci annuali che hanno anticipato la quota	6883	27323
Iscrizioni di nuovi soci annuali .	1710	4561
Iscrizioni di nuovi soci vitalizi .	104	155

Questo risultato meraviglioso è in funzione di alti elementi *ideali* e di elementi *positivi* non meno forti.

Ecco qui un'espressione sintetica ed elevatissima degli elementi intellettuali, nelle parole dell' On. Boselli, presidente della « Dante Alighieri », al nostro Vice Direttore Generale:

« Percorrendo questa mirabile Guida si respira un'aura animatrice di idealità italiana, fra le Alpi e i piani e i laghi.

« Vi è sublimità e sorriso di natura, vi sono le ricchezze dell'arte fulgide dovunque, copiose nelle due insigni città.

« Io la ringrazio coi più vivi sensi per la sua cortesia. Ella pensò amabilmente al Presidente della Dante Alighieri.

« Chi dice gli incanti e le glorie del nostro Paese, ne dice la favella e la propaga. Agli italiani questo libro è ricordo e sprone: ed esso chiama gli stranieri a vederci, a sentirci, a comprenderci.

« Questa Guida, pur serbando cospicuo il suo carattere speciale, ci riscatta ampiamente dalle Guide straniere. Nelle sue pagine è occhio italiano, senso italiano delle cose che si ammirano e delle tradizioni italiane che si ridestano. Ed ella usa tale diligenza precisa e raccoglie tale larghezza di notizie che quest'opera sua si presenta come opera esemplare, simile solo a se stessa.

« Mentre svolgo con tanto piacere il suo Volume e mentre la ringrazio, mi rallegro scorgendo come sempre si accresca di vigore e di onore, di pubblicazioni peregrine e di potente diffusione il massimo Istituto che è inteso a suscitare le energie intellettuali e operatrici delle generazioni italiane ».

E ancora degli elementi morali del successo, il poeta Giovanni Bertacchi, pensando al momento terribile che attraversiamo e all'influenza vivificatrice che la Guida può avere, scrive: « Ricevetti e gradii con tutto l'animo la prima cantica di quella che dovrebbe chiamarsi « l'Italiade »; del poema ove cantano immediate le belle cose e le grandi della geografia e della storia d'Italia. Ringrazio l'amico rapsodo che per le terre della patria perseguì i motivi dispersi e li compose in armonico insieme.

« Possano i tempi placarsi e arridere rasserenati all'opera generosa che guidi a migliaia i pellegrini dovunque il bel Paese ricordi, sogni, lavori, svolgendo la sua vita multiforme della sua fecondata natura ».

Uomini insigni rilevano con precisione anche gli elementi positivi sui quali pure si appoggiano i morali. Caratteristico fra tutti l'illustre senatore Luigi Bodio, che in poche parole dice tutto: « Ma come fate con 6 lire a darne 24? ».

La propaganda.

Il fatto della pubblicazione è un argomento magnifico per gli amici più attivi del Touring per una facile quanto proficua propa-

ganda per nuove associazioni. Mai come in questo momento fu dimostrato che il Touring può giganteggiare; e l'espressione poderosa è tanto più significativa pel difficile momento generale.

Da lungo tutti sentono che il Touring manifesta, con una costanza che non si smentisce da vent'anni, forze chiaramente indirizzate, presagio sicuro di risultati sempre maggiori. Perciò l'attrazione attuale della Guida non è, in fondo, una sorpresa, ma piuttosto una constatazione. Essa agisce dunque su anime già convertite virtualmente: è generale la convinzione in certi ambienti che tutti potrebbero, anzi dovrebbero essere soci del Touring, e se non tutti lo sono è soltanto per una tal quale indolenza.

A superarla praticamente occorrono le piccole spinte; questa della Guida è uno slancio irresistibile.

Infatti ne abbiamo ogni giorno esempi promettenti. Un antico Collega di Consiglio, A. G. Bianchi, in un ambiente di suoi colleghi che pareva saturo, in poche ore, con la Guida alla mano fece 18 nuovi Soci. Il Signor rag. Francesco Fra in una serata ebbe 15 nuove adesioni. Il rag. Marcello Caspani, nell'ambiente del Municipio di Milano, dove pure i soci sono numerosissimi, in pochi giorni raccolse 125 nuove iscrizioni. Le quali si potrebbero dire intonate ai concetti che lo stesso Sindaco di Milano, avv. Caldara, esprimeva nell'occasione del ventennio del Touring in questa sua lettera:

«... Plaudo con pieno consentimento come cittadino e come Sindaco alla commemorazione d'oggi... », mentre in un'altra affermava pure: «... L'ampia organizzazione di codesto benemerito Sodalizio contribuirà a diffondere fra tutte le nostre classi un'opera veramente italiana e che accrescerà negli italiani l'amore al loro paese e il desiderio di largamente e intimamente conoscerlo. Fra le molte iniziative del Touring tutte utili ed improntate a vero senso pratico, questa della Guida è certo importantissima e rispondente ad una sentita necessità... ».

I Soci in possesso della Guida devono oggi moltiplicare il loro senso di proselitismo. Ciascuno, nell'ambiente in cui si trova, deve richiamare l'attenzione sulla nuova iniziativa del Touring e farla positivamente appoggiare con nuove iscrizioni a socio, poichè è soltanto col numero sempre crescente che si potrà allargare sempre più la potenza del Sodalizio.

La spedizione della Guida.

È bene chiarire qui alcuni dubbi insorti sulla spedizione della Guida.

I. — Fu avvertito nella Rivista di ottobre che *la Guida non può venir distribuita che nella misura delle consegne che ne fanno le due Case di legatoria.* Non si può fare diversamente, a meno di voler tenere l'edizione in un magazzino fino a che non fosse tutta rilegata, cioè per 4 o 5 mesi!

Non meno di tanto ci vuole per rilegare i 150.000 Volumi e relativi Annessi (in realtà dunque 300.000 volumi) in ragione di circa 4000 per ogni giorno *lavorativo*. Bisogna tener conto che tra la prima consegna del materiale in legatoria e la prima riconsegna al Touring dei volumi legati, intercorre senza consegne, per disposizione contrattuale, un primo periodo di 15 giorni *lavorativi* necessarî per l'avviamento del lavoro.

Le prime consegne regolari sono cominciate verso il 1° Dicembre, ma ciò non vuol dire che in quel giorno i Soci abbiano cominciato a ricevere la Guida. Occorre ancora farne l'allestimento cogli indirizzi, poi interviene ultima la Posta.

È chiaro quindi che occorreva stabilire una prelazione nella spedizione, che ciascuno avrebbe desiderato per sè in anticipo, e non era possibile invece fare che gradatamente. La Direzione ha creduto di trovare una base perfettamente equa e sicura nell'ordine adottato:

I. — *Capo Consoli, Consoli, Soci Fondatori della Sede, Vitalizi e Soci quinquennali,* tutt'insieme un gruppo di 14.000 Soci che quando questa Rivista giungerà ai Soci saranno già tutti stati serviti.

II. — *Il resto dei Soci, cioè la gran legione.* Ma in quale ordine? La base che avrà, crediamo, l'approvazione generale fu di accordare la preferenza ai Soci che forniscono con maggiore regolarità e prontezza al Touring il nerbo della guerra; in altre parole a chi versa sollecito, senza farsela richiamare, la quota 1915 ora che ne è venuto il momento. Il Touring non è cicala che viva d'aria (anzi neppur le cicale è vero che vivano d'aria). Preziosi sono quei Soci che mettono l'Amministrazione ad agio.

Versare la quota vuol dire prenotarsi per l'ordine, che sarà rigorosamente osservato, di spedizione.

Può darsi che in breve tempo le legatorie si mettano in condizione di permetterci di non lasciare nessun arretrato nelle prenotazioni; può darsi però che i Soci prenotati debbano attendere alquanto, *ma ad ogni modo è certo che essi attenderanno alcuni mesi meno degli altri che avranno lasciato passare il tempo senza l'invio della quota.*

Va da sè che i nuovi inscritti Soci del 1915 sono mano a mano prenotati anch'essi secondo la data del loro versamento per ricevere la Guida.

Milano.

Milano è nelle *identiche condizioni* di tutto il resto d'Italia. Agli sportelli aperti ai Soci nella Sede del Touring si accettano le prenotazioni nè più nè meno che se venissero per posta ed esse verranno poi servite in ordine di data con quelle di tutti gli altri Soci non milanesi. *Se le condizioni di fornitura da parte delle legatorie saranno tali da permetterlo, la Guida sarà data alla mano a chi verserà l'annualità allo sportello,* rispar-

miando così nell'interesse sociale le spese di distribuzione, ma il momento di una così pronta distribuzione non è ancora giunto e neppure si ritiene possa arrivare rapidamente, poichè la valanga delle prenotazioni è davvero imponente.

A Milano non vi è convenienza di servirsi della Posta per la distribuzione; la Guida essendo prodotta qui, conviene invece il Corriere di Città. Non conviene per alcun'altra città provvedere con una spedizione ferroviaria in blocco seguìta da distribuzione locale, perchè a conti fatti il Touring avrebbe uno svantaggio pecuniario non indifferente in confronto della spedizione diretta per Posta.

Gli smarrimenti.

La Direzione del Touring ha avvertito nella Rivista di Novembre:

« Ogni Socio comprenda che è impossibile che il Touring spedisca dei dupli nei casi di smarrimento; *il Touring non può nè deve rispondere che dell'opera propria ed ha, per garantirne nella misura del possibile l'esattezza e la sicurezza, stabilito per questa importante spedizione un controllo diligentissimo speciale*. Perciò si ritiene esonerato dal fornire dupli. Il valore materiale della Guida è tale — ciascuno lo comprende — da imporre un'assoluta severità su questo punto.

Il mezzo di mettersi al sicuro dagli smarrimenti è la *raccomandazione postale* per la quale ciascuno con L. 0,65 all'interno e con L. 1,20 dall'estero, può ottenere un ricapito più certo e far sì che un eventuale smarrimento debba dar luogo ai risarcimenti regolamentari

Al momento in cui scriviamo sembra potersi dedurre dalla Contabilità che circa tre quarti dei Soci faranno questo piccolo sacrificio di inviare la raccomandazione. Augureremmo che fossero tutti. È molto seccante pel destinatario il perdere il grosso Volume ed il relativo Annesso nei meandri misteriosi di qualche luogo ignorato, in qualche portineria o nelle mani intromesse di terzi anonimi. Chi poi si assenta da casa propria poco o tanto, si trova anche in maggior pericolo.

Ciascuno dovrebbe ricordare che una buona parte degli *ex-libris* figurati più sintomatici, ha per soggetto la volatizzazione del libro altrui o il richiamo da parte del proprietario del libro proprio. In questo secolo di carta stampata l'*ex-libris* non si usa quasi più: pare che, a stima dei ladruncoli e degli sfaccendati, il libro altrui valga ancor meno di nulla e si possa con una certa tranquillità di coscienza appropriarselo. Meglio quindi premunirsi.

I soci Vitalizi e la raccomandazione della Guida.

Anche gran parte dei Soci Vitalizi ha inviato o va inviando i suoi 65 cent. ma parecchi hanno spiritosamente scritto che è seccante fare una cartolina vaglia per la minuscola somma ed inviano invece L. 100,65 perchè profittano dell'occasione per diventare Soci Fondatori della Sede. Questi sono oggi 650. Avanti, avanti! Anche così si dà nerbo al Touring: così si dà alle idealità più astratte quella base che ne impedisce il naufragio; così si provvede alla vitalità più rigogliosa, al decoro, all'espansione del Sodalizio.

l. v. b.

I LAVORI PER LA NUOVA SEDE DEL TOURING

« È stato abbattuto in questi giorni lo steccato che nascondeva il lavoro intenso svolgentesi per l'edificazione del palazzo della nuova Sede del Touring e si può quindi considerare in tutta la sua mole il notevole fabbricato. che contribuirà al decoro della nuova grande arteria centrale di Milano, il Corso Italia.

La linea semplice, ma distinta ed armoniosa della nuova costruzione, fatta su disegni e sotto la graziosa direzione del consigliere del T. C. I., Ing. Achille Binda, attira lo sguardo dei passanti che già si valgono della nuova via, la quale è in rapido corso di sistemazione e sarà già quanto prima aperta anche al traffico tramviario: tutti, Soci e non Soci che siano del massimo Sodalizio italiano, non possono a meno di compiacersi nel vedere nel nuovo edificio un simbolo ed un indice della grande floridezza e potenza del Touring dovute all'incessante incremento dei suoi più che 130.000 Soci ».

Con queste parole la stampa quotidiana ha dato notizia al pubblico dell'andamento dei nostri lavori edilizî, che incontrano il generale favore.

La nuova Sede del Touring in casa propria diventa rapidamente realtà ed è questo, per noi, motivo di grande compiacimento. Fra i primi lavori interni a cui si accingono i costruttori, vi è quello dell'incisione sulle apposite lapidi del nome dei *Soci Fondatori della Sede* (1). Contiamo già oltre 650 di tali Soci che con una prova di attaccamento e di fiducia al Sodalizio, gli facilitano notevolmente, dal lato finanziario, la costruzione. Ma il continuo incremento di questa categoria ci fa presentire che presto toccherà il migliaio.

La Direzione Generale e gli Uffici del Touring si stabiliranno nel settembre prossimo nei nuovi locali.

(1) La tassa è di L. 200; però coloro che sono già Soci, per passare nella categoria dei *Fondatori della Sede*, se vitalizi versano il complemento di quota in L. 100; se quinquennali o annuali godono le stesse facilitazioni e riduzioni previste pel passaggio alla categoria vitalizia.

LA LEGGE CONTRO L'ALCOOLISMO E LE ESIGENZE TURISTICHE

È stato recentemente pubblicato il regolamento per la esecuzione della legge 19 giugno 1913, n. 632, recante provvedimenti per combattere l'alcoolismo, che nelle sue prime applicazioni — basate sul necessario rigore letterale — aveva sollevato giuste proteste in occasione di divieti di apertura e di esercizio di locande turistiche o di piccoli ristoranti isolati di interesse turistico.

Il Touring, come i Soci già sanno, si è fatto portatore delle giuste lagnanze presso la competente Direzione Generale della Pubblica Sicurezza al Ministero dell'Interno ed ha avuto a suo tempo affidamento che le esigenze turistiche sarebbero state tenute presenti in sede di regolamento.

Abbiamo quindi il vivo compiacimento di rilevare come alcune disposizioni del regolamento citato siano appunto informate alle osservazioni poste dal Touring in rilievo e benevolmente prese in considerazione, di modo che possiamo avere la garanzia che gli interessi turistici non saranno offesi dalla.... difesa contro l'alcoolismo invadente e pervertitore.

***

La legge prevede, per il caso del rilascio di licenze d'esercizio temporaneo, che queste siano determinate esattamente nella durata della loro validità. L'art. 8 del Regolamento dispone invece che « Tuttavia nelle stazioni climatiche, di bagni o di cura, l'autorità circondariale di pubblica sicurezza ha facoltà di accordare le licenze temporanee per la durata dello straordinario concorso di persone, purchè non si tratti di esercizi destinati esclusivamente alla vendita delle bevande alcooliche di qualsiasi genere ».

Ecco quindi, in omaggio alle esigenze turistiche, reso possibile l'esercizio di quei piccoli ristoranti o caffè, che tornano tanto opportuni e comodi nei luoghi e nelle stazioni di villeggiatura o di cura climatica, per tutta la durata del tempo in cui la loro apertura torna di giovamento al pubblico dei frequentatori, non meno che all'esercente, che altrimenti potrebbe non trovare la sua convenienza ad avviare un commercio che sul più bello venisse impedito per ragioni di polizia.

***

La legge stabilisce all'art. 7 che non si possano concedere nuove licenze d'esercizio nei Comuni o Frazioni di Comuni in cui esistano esercizi di vendita o di consumo di vino, birra o di qualsiasi bevanda alcoolica in numero tale da superare il rapporto di uno per 500 abitanti.

In base a questo articolo, esprimente un ferreo apprezzamento numerico, si erano verificati i rifiuti di licenze, ledenti interessi turistici e produttivi d'inconvenienti, che il Touring ha segnalato al Ministero — non invano.

Or bene, il regolamento esclude dal rapporto fra esercizi e popolazione gli alberghi e le locande, a condizione che la somministrazione delle bevande alcooliche di qualsiasi genere sia fatta di regola soltanto a chi vi alloggia ed esclude pure gli esercizi temporanei, dei quali si è già detto.

Per tal modo si ha la garanzia che la giusta lotta contro l'alcoolismo non si tradurrà mai in un ostacolo allo sviluppo di locande turistiche o di piccoli locali di ristoro lungo itinerarii di passeggiate o di escursioni.

Di questo van date lodi e grazie alla Direzione Generale della Pubblica Sicurezza, che ha mostrato di apprezzare la reale portata delle osservazioni del Touring — basate sull'interesse generale — nei modi già illustrati, non solo; ma stabilendo altresì fra i criteri per il giudizio sull'autorizzazione di esercizi per lo spaccio di bevande alcooliche, quello del genere della clientela che li frequenta o che possa frequentarli. Questo ci tranquillizza completamente: non cede alle logoranti lusinghe dell'alcool, chi cerca nelle dolci fatiche turistiche salute fisica e morale!

CONSOCI, non dimenticate di fornirvi, richiedendoli gratis al Touring anche con semplice biglietto da visita con le iniziali **L. I. A.**, dei nostri

LIBRETTI PER INFORMAZIONI D'ALBERGHI

coi quali renderete utili a tutti le vostre impressioni di viaggio.

UNA BELLA STRADA DELL'ABRUZZO - DA TERAMO A MONTORIO AL VOMANO.

Una buona notizia per gli automobilisti e i motociclisti: il secondo Foglio della Carta speciale a 1:650.000, da lungo atteso e da lungo in preparazione si è pubblicato in questi giorni. Mentre il primo Foglio comprende parte dei paesi limitrofi all'Italia settentrionale, l'Alta Italia e si spinge fino a Perugia, il secondo, ora venuto in luce, prende da Perugia in giù tutta l'Italia peninsulare e, chiude in cornici nello spazio del mare, la Sicilia, la Sardegna e la Corsica.

Le dimensioni del secondo Foglio sono le stesse del primo: cent. 114 × 75. La comoda ripiegatura a libretto ne permette la lettura in macchina senza che il vento faccia strappi. L'esecuzione è pure identica, in finissima incisione: in nero i nomi delle località e le ferrovie, in rosso le strade, in celeste i fiumi e i laghi, in azzurro il mare.

Delle strade non sono date che le grandi comunicazioni e un certo numero di strade secondarie di interesse turistico speciale. Il segno convenzionale delle grandi comunicazioni distingue quelle di più di 6 m. di larghezza da quelle di meno di 6 m., sulle quali si può presumere minor velocità per gli incontri e, in generale, anche una manutenzione di minor portata.

Sulle grandi comunicazioni sono segnate in rosso le distanze misurate con la massima cura da centro a centro; sulle piccole le distanze sono invece in celeste, ciò che costituisce una lieve differenza in confronto del primo Foglio, e praticamente facilita la lettura in corsa.

Sono anche indicati i sopra o sottopassaggi ferroviari delle strade nei limiti consentiti dallo spazio e segnate pure sono le tramvie.

Sulle grandi comunicazioni tre opportuni segni dànno le pendenze superiori al 7 %, quelle tra il 4 e il 7, e infine le strade ondulate con pendenze inferiori al 4. La Corsica però è priva di questi dati, che non si poterono raccogliere sufficientemente precisi.

I centri abitati sono marcati con segno convenzionale diverso, secondochè hanno fino a 5000 abitanti o più di 5000, di 10.000, di 25.000, di 50.000 o di 100.000.

Anche i caratteri adoperati per le località hanno un significato: essi precisano se queste sono capoluoghi di provincia, di circondario, di mandamento, di comune oppure frazioni o località isolate.

Con la Carta è rilegato un fascicoletto che contiene in sufficiente scala le piantine di Aquila, Ascoli Piceno, Avellino, Bari, Barletta, Benevento, Brindisi, Cagliari, Caltanissetta, Campobasso, Caserta, Catania, Catanzaro, Chieti, Civitavecchia, Cosenza, Foggia, Foligno, Girgenti, Grosseto, Lecce, Messina, Napoli, Orvieto, Palermo, Perugia, Potenza, Reggio Calabria, Rieti, Roma, Salerno, Sassari, Siracusa, Taranto, Terni, Trapani, Viterbo. Queste piantine sono in tinta

DA UNA CLASSICA STRADA ROMANA - LA CAMPAGNA VISTA DALLA VIA APPIA.

chiara; su di esse, linee rosse visibili percorrono le vie principali più consigliate per gli attraversamenti, col nome delle porte d'uscita e del centro importante più vicino cui le grandi strade divergenti dalle città si dirigono.

* * *

Questo secondo Foglio comprende senza alcun dubbio la porzione dell'Italia più bella dal punto di vista automobilistico.

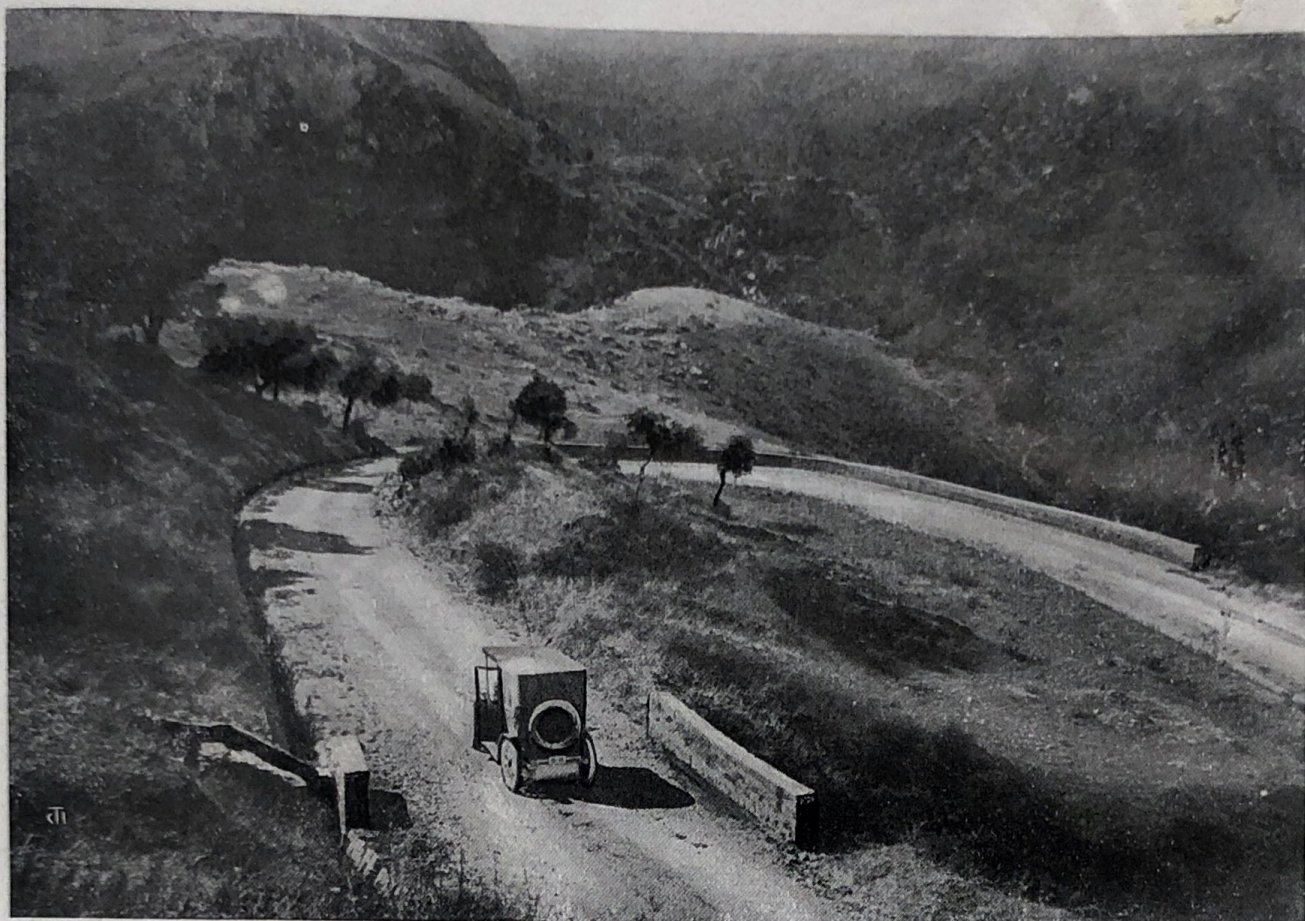
Roma ne è il centro settentrionale. Verso Roma convergono da nord, attraverso la Toscana e il Lazio, la magnifica strada maremmana così piena di poesia e così varia di paesaggi tra le propaggini appenniniche e la spiaggia tirrena e la rete di impareggiabile ricchezza pittoresca e artistica che da Siena e Viterbo, da Orvieto, Narni e Civita Castellana, da Perugia e Todi, da Foligno e Spoleto, circola nelle meraviglie dell'Umbria e del Lazio fino alla capitale.

Da nord-est si dirigono su Roma le strade meno frequentate ma pur bellissime, talora dolci, tal altra aspre sui più alti gioghi, provenienti dalle Marche e dall'Abruzzo Teramano.

Nelle Marche e nell'Abruzzo non abbastanza si conosce dall'automobilista la strada intermedia fra la litoranea e l'Appennino, che da Jesi, per Ascoli, Teramo e Penne, giunge alla vallata della Pescara tagliando perpendicolarmente i fiumi che si gettano nell'Adriatico e i contrafforti dell'Appennino che li dividono, con una continua successione di panorami magnifici sulle vallate, sulle colline digradanti coronate da piccole città e sulle creste dell'Appennino a cominciare dalla montagna di S. Vicino fino alle vette dell'Aquilano.

Nel centro della Carta, proprio a oriente di Roma, sono appunto le strade dell'Abruzzo Aquilano e dell'Abruzzo Chietino, la cui bellezza va ogni giorno giustamente acquistando fama. A Roma esse sono ormai quasi popolari, ma devono divenirlo assai più, e per tutti gli italiani.

Molte traversate di questa mirabile zona, scarse assai di *comfort*, il che poco importa all'automobile ed alla motocicletta che trasvolano, non cedono in pittoresco ad alcun'altra più celebrata d'Italia ed hanno come caratteristica propria la varietà continua dovuta alle non grandi altezze cui esse giungono ed alla irregolarità dei tracciati che le portano continuamente sui più diversi dorsi di monte, che si alternano a conche nascoste.

Scendendo più a sud un altro gran centro turistico ci si presenta, ed è Napoli con la sua gran raggiera stradale verso Roma per la stupenda linea litoranea e delle Pontine o per quella interna di Capua e Frosinone; verso l'Abruzzo attraverso il singolare Piano delle Cinque Miglia o le valli dell'Aventino e del Sangro (chi non aspira alla dannunziana « terrazza dell'Abruzzo » ?); verso il Molise per Campobasso; verso le Puglie per Benevento e Lucera o per Avellino e Melfi;

UNA BELLA STRADA SICULA - SUL CIRCUITO DELLE MADONIE.

verso la Basilicata per Eboli e Potenza; verso le Calabrie per Auletta e Lagonegro.

È tutto un insieme di itinerari che i settentrionali non conoscono affatto (tranne la Roma-Napoli), che i centrali pure assai poco vanno a ricercare e che i meridionali stessi assai insufficientemente percorrono, anche per la scarsa attuale diffusione dell'auto privato da Roma in giù.

Eppure queste strade hanno in moltissimi casi un interesse di pittoresco straordinario, alcune anche un interesse artistico di primo ordine. Ed esse possiedono tutte quello di una novità nelle caratteristiche di paesaggio e di costumi, che manca per il turista in tante altre parti d'Italia ormai meglio conosciute.

Gli insegnamenti di ogni indole che si possono ricavare da escursioni nella zona a sud e ad est di Napoli sono notevolissimi e preziosi per l'affratellamento nazionale: nel campo sociale, agricolo, commerciale infiniti suggerimenti vengono al viaggiatore dalla visione di regioni in parte diversamente organizzate dalle altre per ragioni di clima, di costituzione fisica, di ripercussione del passato politico. Senza insistere su questo punto che meriterebbe ben altri sviluppi, si può affermare che anche la semplice traversata in auto o in moto di plaghe in cui la ripartizione della ricchezza, gli sviluppi dei trasporti, il regime delle acque e cento altri fattori sociali sono improntati da speciali caratteristiche, chiarisce un'infinità di rapporti, di manifestazioni della vita attuale, che raddrizzano erronei giudizi, prevenzioni senza base, o spiegano e fanno comprendere atteggiamenti altrimenti oscuri.

Un'escursione nella penisola del Gargano è piena di curiosità, sia che si dominino, come alla salita di Monte S. Angelo le vastità del mare, sia che si attraversino selve interminabili, come la Calinella e l'Umbria, sia che si percorrano le marine, come a Vieste o le rive caratteristiche delle grandi lagune di Varano e di Lesina.

Nè meno interessante per l'automobilista è la corsa sulla lunga arteria che da Foggia scende fino a Lecce e lì si biforca per Otranto e per Gallipoli. Non è vero che l'immensa pianura ondulata del Tavoliere possa stancare il viaggiatore, se appena esso le presti un po' di intelligente osservazione. La Capitanata, senza una pianta che ombreggi un punto solo dello sterminato suo mare di messi ondeggianti, poi l'interminabile sequela degli uliveti e dei vigneti magnifici frammezzati dai fichi e dai mandorli, hanno un proprio vivo sapore di bellezza agreste e tranquilla; dànno un'impressione di quella immensità di prodotti che in parte vi si realizzano e che in potenza ancor vi si nascondono.

Le antiche cattedrali lombarde, mal reggentesi dopo una serie di terremoti che più che i secoli ne hanno distrutto il meglio; le città, taluna dall'aspetto orientale coi dadi bianchi delle casette, tal'altra ricca di belle

costruzioni e di monumenti; le popolazioni laboriosissime, buone anche se talora traviate dal bisogno, dalle ire municipali e dall'ignoranza, imprimono nel turista che fa un'escursione colà, ricordi di simpatia, qualche volta di ammirazione, davvero preziosi per la fusione degli spiriti italiani e indimenticabili.

A mezzodì e a occidente delle Puglie si stende l'ampia Basilicata, oggi tutta un fervore di costruzioni stradali, che dovrebbero contribuire in un avvenire non lontano a farvi risorgere almeno un po' dell'antica ricchezza; la Basilicata che è dovere d'italiano visitare, anche se non possa dirsi che turisticamente offra un interesse eccezionale. Ma per l'auto non esiste il principale ostacolo alla visita turistica, cioè la lentezza dei trasporti e la scarsità, per altri proibitiva, del *comfort*. Il motorista corre abbastanza per mettersi a coperto dei due grossi inconvenienti e non sarebbe scusabile se non cercasse anche nella Basilicata quel pittoresco che le viene dai grossi paesi sulle cime dei colli, dalle lunghe costiere solcate di strade ondeggianti dai panorami infiniti, dalla solitudine suggestiva, dalle rovine, purtroppo anche da quelle sterminate rovine d'acque, che il diboscamento ha prodotto.

STRADA CALABRA - SVOLTO PRESSO COSENZA.

STRADA SICULA - L'ATTRAVERSAMENTO DI CERDA.

Poi questo secondo foglio della nostra Carta contiene quella magnifica regione che è la Calabria, la quale riserba al turismo dell'avvenire rivelazioni inaspettate. Quello è davvero il sito delle scoperte. La grande catena appennina vi si solleva in vette pittoresche che uno scarso numero di strade ancora attraversa e congiunge, situazione questa che sta per cessare a seguito della legge speciale sulla Basilicata e la Calabria, che in questo momento fa sì che anche laggiù numerose sieno le nuove vie in costruzione.

La gran vallata del Crati prima di addentrarsi verso Cosenza è dominata dalle magnifiche scogliere dolomitiche del Pollino. Mi basta per caratterizzare le bellezze calabresi ricordare che la dorsale appennina sorge da due mari vicinissimi, è tutta oliveti al piede, chiusi da fichi d'India e d'agavi, e sale di sbalzo alle fitte selve di secolari conifere, da cui emergono i cacumi che guardano l'Jonio, la Basilicata, le Lipari, la Sicilia.

Mi basta nominare anche la Sila, campo poco noto ancora, ma che diverrà di certo prestissimo meta frequentatissima. Il vasto altipiano, ricco di boschi, di prati, di acque, di cime, di panorami, già ora abbastanza fornito di strade e fra poco ricco, ha tutte le

qualità per diventare un luogo degnamente turistico.

Si è detto qualche tempo fa che una Casa di gomme d'automobili voleva creare nel centro della Sila, — sarebbe indicato S. Giovanni in Fiore —, un albergo. Se questo albergo sarebbe, secondo ogni probabilità, una mediocre speculazione in sè, potrebbe come iniziativa di una Casa di gomme, offrire ad essa sicuri vantaggi indiretti, poichè gli automobilisti, che sono in buona parte settentrionali o almeno centrali, non saprebbero giungere nel centro della Sila senza aver pagato all'andata e al ritorno un contributo indiretto di gomme, tale da coprire qualsiasi passività d'albergo. Dovrebbero per questo fraternamente bloccarsi le poche Case interessate, in un'intesa che, chissà?, potrebbe trovare forse il suo perno nel Touring.

I DIVERSI ASPETTI STRADALI DEL CIRCUITO DELLE MADONIE IN SICILIA.

Nelle speciali incorniciature la Carta contiene le Isole. Purtroppo le tariffe di imbarco e sbarco delle auto sono strepitosamente care, ed è forse bene che siano così presso a poco proibitive: ne deriverà più presto la persuasione dell'opportunità di modificarle radicalmente per il che il Touring tenta qualche pratica. Le Isole sono destinate, come la Calabria, a rivelare sempre più nuove bellezze.

Il carattere stradale della Sicilia non è fatto per invogliare gli automobilisti: i tracciati sono generalmente cattivi, irregolari, spesso con pendenze accentuate e curve mal prese; la manutenzione è, specie nel colmo dell'estate, cattiva, tranne eccezioni, anche per la scarsità d'acqua che favorisce il polverone. Ma la Sicilia è incantevole in grado superlativo. Le magnifiche città moderne, il paesaggio di grande stile ridente o africano, le immense rovine antiche, il pittoresco elevato alle sue massime espressioni dal movimento del terreno, dalla vegetazione e dalla luce, tale è la Sicilia, in particolare per l'auto.

La Sardegna è ben altrimenti fatta per le strade: la rete è relativamente moderna (quasi tutta posteriore a Carlo Felice) tracciata da ingegneri abili, con criteri normali, anzi di antiveggenza dei tempi. Le grandi solitudini sarde nude o erbose, di rado boschive, livellate stranamente nei grandi depositi di trachite, erte di punte dirute nelle zone calcari, con poderosi ammassi tondeggianti nelle granitiche, guardate come da sentinelle dalle torri mozze dei nuraghi, sparse di armenti, solcate da piccole ferrovie che vi girano come serpi svolgentisi pigre al sole, colla vista il più spesso delle marine, delle anse profonde in cui i flutti battono scogliere basaltiche come verso Alghero o muoiono dolcemente sulle spiaggie basse come verso Cagliari, questo paese dai costumi primitivi, dove le porte ospitali sono aperte al viaggiatore come ad un amico, tenterà molti: e ciascuno ne tornerà coll'animo pieno di desiderio che quella terra dalle limpide albe, dai meriggi dorati, dai tramonti di porpora, riabbia anche gli splendori di ricchezze

UNA BELLA STRADA DELL'ABRUZZO AQUILANO - IN VISTA DI AQUILA.

che la fecero da tempo forte e contenta.

Ultima nella nostra Carta è la Corsica. Non vi sono indicate le pendenze, perchè non le potemmo bene precisare, ma sul terreno non c'è abbondanza che di salite e scese! Tranne parte della costa orientale a sud di Bastía, è tutta un dedalo di valli e di valichi, un magnifico seguirsi di paesaggi alpestri, ricchi di foreste di querce e di conifere, con vette elevate, incise di profondi valloni, talora dirupati come nelle Alpi. La macchia, cara un tempo ai leggendari banditi delle vendette, che invano il viaggiatore cercherebbe (eppure sbarcando a Bastìa gli verranno subito offerti dei rozzi coltelli in cui è incisa: *vendetta corsa,* speculazione ingenua sulla presunta stupidità del turista) caratterizza molte plaghe; qualche palude lungo mare, panorami stupendi, marine una più scura, o lucente, o gaia dell'altra fin giù alle Bocche di Bonifacio battute da ondate quasi oceaniche di fronte alla costa sarda, ecco la Corsica!

* * *

Troppo lontano mi condusse l'avere un pezzo di carta, stampato in un certo modo, sotto mano. Non mute sono certe Carte!

Non importa: se dei ventimila proprietari d'auto italiani, anche soltanto qualche centinaio, prenderà una volta più il volante, lanciando il radiatore verso plaghe per essi nuove ed ignote, queste parole non saranno state buttate.

L. V. BERTARELLI.

Il 12 settembre 1786, dopo aver passato il Brennero sotto un magnifico chiaro di luna, Volfango Goethe scriveva a Torbole queste parole:

« Come sarei contento se per un momento i miei amici potessero essere a me vicini per godere della veduta che si stende dinanzi ai miei occhi. Avrei potuto questa sera stessa essere a Verona; ma deviando un poco mi si offriva un magnifico quadro della natura, uno spettacolo impagabile, quale il lago di Garda, che io non volevo lasciare, e bisogna che dica che sono stato splendidamente ricompensato del giro più lungo ».

A queste parole del massimo poeta della Germania si deve il principio della celebrità moderna del Garda. Dopo il cantore di Mignon (non forse è vera la supposizione di E. Zaniboni, che il Goethe abbia posto sul Garda il paese « dove l'arancio fiorisce »?), poeti, letterati ed artisti di ogni nazione hanno trovato nel più grande dei nostri laghi l'espressione più sintetica della bellezza naturale d'Italia, il compendio, il fiore d'ogni bellezza meridionale. Il sole, la vegetazione, la temperatura, gli occhi delle donne, tutto, calando giù « a piè dell'Alpe che serra Lamagna » diventa più caldo, più opulento, più luminoso.

Già, nell'Alto Adige, la parlata tedesca della maggior parte degli abitanti non serve a nascondere il fatto geografico, e quindi inoppugnabile, che l'Italia è incominciata; ma passata Trento, fiera nella sua chiusa tristezza, ma toccata Riva, raccolta come nell'ansia di una lunga attesa, l'azzurro scintillìo del lago e le battute delle sue larghe onde

.. teque
Fluctibus et fremitu adsurgens Benace marino,

l'ulivo, il cedro, l'arancio, il limone, il pino, l'alloro, la vite, che coprono tutte le pendici e dànno ad esse come un fremito di vita, e la trasparenza del cielo, e la bianchezza delle nubi, e la gaia festosità della gente, e una sottile ebbrezza che emana da tutto e impregna di sè tutto, dicono con la sonorità d'una strofa alata che qui è la vera, la buona, la sana, la maravigliosa Italia.

Nessun altro lago è stato tanto amato e cantato quanto il nostro, al quale è andato in ogni tempo e in ogni lingua l'omaggio della grande poesia. Virgilio lo ricorda con ammirazione. Catullo, il poeta dell'amore, trae da esso l'ispirazione delle odi a Lidia e a Lesbia, e il gaio Merlin Cocai, dopo il nostalgico accenno di Dante, compose le « Maccheronee » presso il Benaco azzurrissimo (perchè non dovremmo restituirgli il suo dolce nome antico?) le cui aure saluberrime tanto giovarono alla lucida rotondità del suo ventre... E giù giù negli anni, non vi è viaggiatore che attraversi la Lombardia e la Venezia, il quale non esalti la magnificenza del lago mirabile, non vi è poeta il quale non nutra il desiderio di passarvi un giorno, finchè Giosuè Carducci non gli dedica versi immortali, ricollegando il suo peana a quello dei poeti latini e chiudendo il Benaco in un

conobbero quale tesoro possedevano, conobbero anche che di esso si erano interamente impadroniti i tedeschi. Sirmione, Gardone, Malcesine, Tremosine, Maderno, nomi cari ai nostri ricordi classici e poetici, nomi soavemente italici, non erano più che il feudo della sanità e del piacere di innumerevoli gaudenti stranieri che sulle rive del nostro Benaco avevano trasportato oltre i loro gusti, le loro predilezioni artistiche, architettoniche, e forse anche le loro ambizioni politiche. Lo stupore e l'avvilimento nostro furono così profondi, che per ri-

LAGO DI GARDA. - PANORAMA DI GARDONE.

magico anello di ammirazione e di magnificazione italica.

Al canto dei poeti si deve in gran parte la popolarità del Garda, specialmente tra quei popoli assetati di sole e di azzurro, i quali chiudono nel cuore romantico, fatto più malinconico dalla perenne bruma dei loro cieli, il desiderio del sogno latino. Al canto dei poeti e... alle prescrizioni dei medici. E c'è da scommettere che senza Goethe ed il dottor Rohden i tedeschi non si sarebbero presi per il Garda di un amore tanto appassionato da far credere al proposito di una meditata e organizzata conquista economica e linguistica.

Singolari effetti della poesia, del romanticismo e della fuga dall'Austria di un medico senza diploma! Lodato, portato ai cieli, cantato in rima e in prosa, il lago di Garda dopo gli aurei secoli di Roma imperiale non aveva più visto fermarsi a lungo i suoi innamorati, che calavano, passeggiavano sulle sue sponde, facevano una barcheggiata sulle sue acque e ripartivano dopo pochi giorni: e quando gli uomini di scienza si accorsero che il clima del grande lago italiano esercitava una benefica influenza su certe malattie e contribuiva ad ingagliardire gli organismi deboli, a raccogliere l'invito non furono che i tedeschi, gli abitatori d'oltr'Alpe, mentre gli italiani continuavano a cercare la salute, lo svago ed il riposo nei costosi e non sempre comodi sanatori e alberghi svizzeri e sulla Riviera francese. Il giorno in cui gli italiani mediare al danno demmo sfogo al nostro istinto congenito, la retorica! La quale non valse però ad attenuare la gravità dei fatti.

Giusti trent'anni or sono Gardone, che è il centro del movimento tedesco nel Garda, non ospitava che poche famiglie in un alberghetto costruito dall'ingegnere Luigi Wimmer, un viennese che aveva disertato per combattere con Garibaldi. Il dispetto d'un medico germanico senza laurea, Lodovico Rohden, il quale, non potendo curare ad Arco alcuni suoi ammalati per il rigore delle autorità austriache, cercò e trovò riparo nella clementissima Italia, fece la fortuna del Benaco come stazione climatica. Verso il 1898, promossa dai tedeschi, incominciò l'immigrazione di famiglie tedesche che presero ad affittare delle ville ed a costruirne; e dieci anni più tardi alcune zone del bellissimo lago non sembravano più italiane, poichè il carattere architettonico delle nuove costruzioni, le insegne, le iscrizioni, la lingua parlata in tutti gli alberghi, nei negozi, nei luoghi di trattenimento, tutto era tedesco.

Chi percorre quella maravigliosa riviera che va da Salò, per Gardone, Fasano, Maderno a Toscolano, si domanda infatti se calca ancora il suolo della patria o se si trova sopra terra germanica. Il sole sfolgorante, la temperatura mitissima, gli azzurri riflessi del lago, la vegetazione lussureggiante delle zone meridionali dicono: Italia; i tetti aguzzi e inclinati degli alberghi e delle ville, le finestre strette e i muri spessi contro i

rigori di un freddo che non si conosce, le guglie, i chioschetti, le frastagliature decorative, i colori stridenti rispondono: Germania. Il *volto amato della patria* è stato deturpato nel modo più ignobile senza che nessuna autorità sia sorta ad impedirlo, senza che nulla sia stato fatto per porre fine a un simile scempio della bellezza italiana. Anzi gli architetti stranieri sono stati incoraggiati a fare ed a strafare, e mentre in paesi italiani soggetti ad altri Stati, come a Grado, ad Abbazia e nella stessa Riva, regolamenti municipali vietano l'erezione di edifizi non consoni al carattere edilizio cittadino e l'esposizione di insegne e scritte non italiane, sulla riviera benacense ciascuno può a suo piacere distruggere quella divina armonia che l'arte italiana compone con la natura da cui trae la linea e il colore.

LAGO DI GARDA. - PANORAMA DI SALO.

E ciò che più addolora è di dover constatare che il lago di Garda è interamente ignorato dagli italiani che pure sugli altri laghi nostri e sulla Riviera ligure e nelle stazioni balneari dell'Adriatico formano il principale contingente dei frequentatori, cosicchè nessun correttivo ebbe l'opera di snaturamento che gli stranieri proseguirono sul nostro suolo con l'acquiescenza delle popolazioni, italiane di sentimento certamente, ma troppo remissive verso chi mutava l'aspetto della loro terra, e indotte troppo spesso a dimenticare per un acuto stimolo di interesse la fiera dignità nazionale che caratterizzò gli antenati.

LAGO DI GARDA - SIRMIONE - AVANZI DELLA VILLA DI CATULLO.

Ma le recriminazioni mi paiono inutili, oramai. È tempo che alle parole grosse con le quali si volle protestare contro la cosidetta «germanizzazione» del Garda tengano dietro finalmente i fatti. È tempo che riprendiamo l'antica tradizione dei Romani che avevano fatto del Benaco una delle loro stazioni climatiche favorite.

Ho già citato Virgilio e Catullo. I due grandi poeti latini amarono il lago e lo cantarono. Virgilio, mantovano, passò i primi suoi anni nell'Italia Settentrionale e certo tra-

LAGO DI GARDA - LA PUNTA DI S. VIGILIO.

scorse molti giorni in riva a quello specchio d'acqua che per le sue tempeste gli ricordava il mare. Schivo della vita mondana e del rumore di Roma, gli piacque vivere solitario, *more ursino,* come disse uno dei suoi biografi, e da Pozzuoli, nei suoi viaggi verso l'avito poderetto, toccò frequentemente il *lacus Benacus,* terra di dolcezza e di poesia. Catullo, sia esso nato o no a Sirmione (Marziale ed Ovidio lo dicono nato a Verona, alcuni scienziati moderni invece a Sirmione) visse quasi interamente la sua breve vita sul Benaco, e la tradizione ha conservato ad una breve rovina il nome dello squisito poeta dell'amore. In quella villa Catullo pensava alle donne amate, alle odi che componeva.... ed ai debiti.

Furi, villula nostra non ad Austri
Flatus opposita est, nec ad Favoni,
Nec soevi Boreæ, aut Apeliotæ....

« Furio, la mia villa è al riparo del soffio dell'Austro e dello zeffiro, nè teme la crudele borea nè il vento dell'est... ».

Verum ad millia quindecim et ducento.
O ventum horribilem atque pestilentem!

« Ma essa è ipotecata per quindicimila duecento sesterzi. O l'orribile, il funesto vento! »

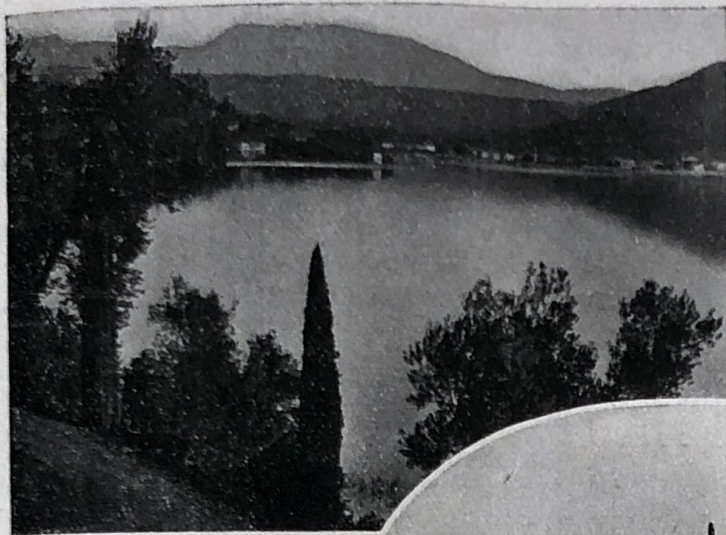
In questi versi, di intonazione così moderna e realistica, vi è la celebrazione della mitezza del clima del Garda, del « fiore delle penisole » *Sirmio peninsularum insularumque Ocelle.* E certo non fu solo Catullo a cercarvi rifugio contro i dolori e le tristezze, o svago o delizia. I Romani furono, oltre al resto, maestri nell'arte che insegna a godere lietamente la vita, ed essi, che avevano le loro splendide ville sui freschi colli del Lazio, a Pompei, a Pozzuoli, dovunque la natura assumesse aspetto dilettoso e molle, frequentarono altresì il Benaco. Quanti patrizi, quanti senatori, quanti consoli non ripeterono l'appassionata frase virgiliana

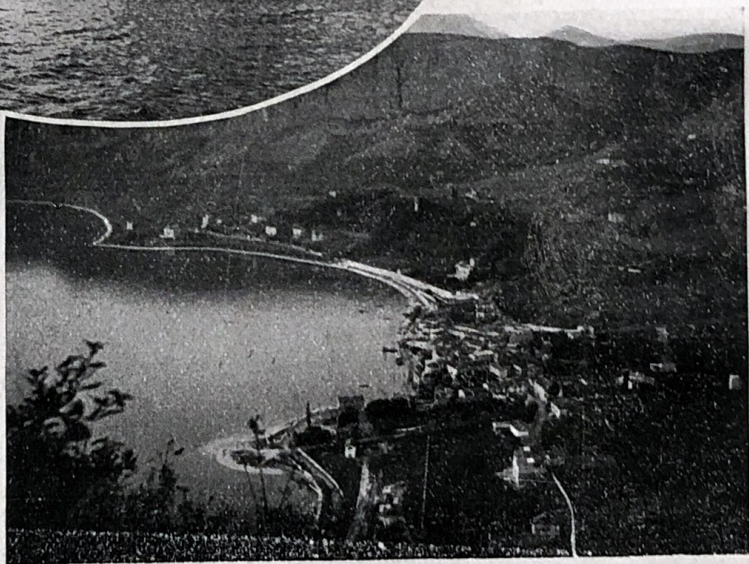
Deus nobis haec otia fecit

aggirandosi tra i fioriti sentieri del Benaco, lontani dagli intrighi e dai piaceri snervanti della capitale? Soltanto l'impeto del flutto barbarico disceso dalle Alpi nel fosco medioevo potè distruggere la tradizione del Benaco come soave luogo di villeggiatura; ma quando il Rinascimento ridiede all'Italia il gusto della vita, la ricchezza e il culto della bellezza, il Garda riesercitò la sua ammaliante attrattiva e innumerevoli scrittori ed artisti lo amarono e ne descrissero gli incanti.

Cantò Algarotti, riprendendo il motivo catulliano:

Qui d'Aquilon non temono gli oltraggi
I vivi aranci, ma di fior le chiome
Anche ai più brevi dì spiegano ornate;
Qui l'umil vigna i tralci tenerelli
Spiega al tepido ciel, la quercia annosa
Copre l'aria co' rami, il suol con l'ombra....

Goethe non scoprì dunque una terra incognita ai suoi tedeschi, nè questi, sulle orme del Wimmer e del Rohden, fecero altro se non istallarsi da padroni là dove molti secoli prima i nostri padri avevano cercato riposante e lieta villeggiatura.

... Ed ecco che, più decisivo di ogni invocato provvedimento di autorità e di governo, un fattore, sul quale nessuno davvero contava, ha fugato dalle rive del Garda il « pericolo tedesco ». Al primo soffiare della furiosa tempesta che sconvolge il cielo d'Europa gli uomini del nord hanno ripassato le Alpi e quelli che si preparavano a partire per il sud in cerca di salute, di sole e di piacere hanno preso un'altra strada, quella del Belgio insanguinato, della Francia invasa, della Prussia Orientale calpestata dai Cosacchi, della Polonia inospitale.... Non vediamo più a Gardone, a Malcesine, a Sirmione le note figure esotiche — oh delizia della matita del caricaturista alsaziano Hansi! — nè udiamo più nelle strade costeggiate di piante, nei battelli, negli alberghi la favella germanica risuonare dominatrice. Sul lago di Garda, nel pieno della sua stagione, non c'è più nessuno. Una regione diventata prospera e fiorente per l'industria dei forestieri vede sorgere la minaccia di una pronta e irreparabile rovina se a coloro che non sono venuti non sapremo sostituirne degli altri. La maggior parte degli alberghi sorti sulle sponde incantate sono di proprietà italiana, nonostante che la direzione e il personale di essi fosse tedesca, e oltre i due terzi dei capitali investiti nei centri più frequentati dalla clientela germanica e austriaca sono pure italiani. Quando i giornali di Innsbruck e di Monaco di Baviera parlavano di « ingenti capitali germanici » profusi a rendere più bella e più ricca la riviera benacense, non dicevano il vero: di tedesco vi era la clientela, una certa popolazione stabile, ora quasi interamente scomparsa, di direttori e camerieri d'hôtels, e l'architettura (ahimè, questa rimane!) di certi edifizi che a noi, umili adoratori della bellezza artistica italiana, sembrano sconcezze. Chi resta a sopportare le conseguenze economiche dell'esodo tedesco dal Garda sono dunque precisamente gli italiani. E manca la clientela italiana che potrebbe restituire il Garda a nuova vita.

Sino ad oggi, per una strana fatalità, il Lago di Garda è stato vittima di una incredibile avversione da parte delle ferrovie italiane, le quali si sono ingegnate, con orari, coincidenze e tariffe, a isolarlo da tutti quei grandi centri che potrebbero fornirgli una forte e regolare corrente di visitatori. i milanesi, che popolano, d'estate e d'inverno, i laghi di Como, di Luga-

(*fotografie Cavazzocca-Mazzanti*).

1. - S. VIGILIO SUL GARDA
2. - LO SCOGLIO DELLA STELLA A S. VIGILIO
3. - IL GARDA E LA STRADA CHE VA A S. VIGILIO

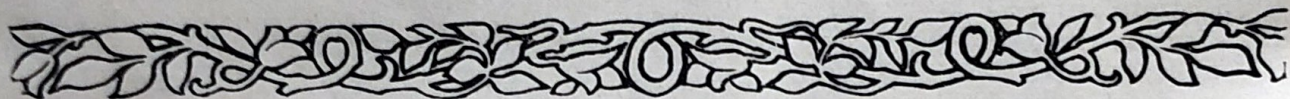
no e Maggiore, che si sparpagliano sulla Riviera ligure e nelle stazioni balneari adriatiche, che si spingono fin nei più remoti cantucci della Svizzera tedesca, non sono mai stati seriamente incoraggiati a visitare il Garda. Da Monaco a Riva (e si deve attraversare il Brennero) si percorrono 400 chilometri in meno di dieci ore; da Milano a Salò si percorrono 112 chilometri in quattr'ore e mezzo! Tra Milano e Stresa, Baveno, Porto Ce-

resio i milanesi possono fare quotidianamente la spola, accudendo ai loro affari in città durante la giornata, godendo la bellezza e la tranquillità della villeggiatura la sera; tra Milano e il Benaco ciò non è stato reso ancora possibile. I milanesi non possono godere il Garda. E non lo possono, per la scarsezza e l'incomodità delle comunicazioni, i mantovani, i cremonesi e in genere gli abitanti di tutte le altre principali città dell'Alta e della Media Italia.

Io non so se il Governo, tra le gravissime cure che in questi giorni lo stringono, troverà il tempo e la voglia di assicurare al lago di Garda le comunicazioni che sono necessarie alla comoda e regolare frequenza di una clientela italiana, ma io penso che gli Italiani stessi, quelli che viaggiano e quelli che frequentano le stazioni climatiche, possono risolvere, senza nessun sacrifizio personale, una angosciosa questione di interesse e di dignità nazionale. Io credo giunta l'ora di dimostrare che noi non solo sappiamo protestare con abbondanti e graziosi fioretti retorici, ma sappiamo anche tradurre in pratica i voti dei congressi e dei giornali.

Mentre il paese intiero si prepara a compiere domani un più alto dovere, decidiamoci una buona volta ad assolvere subito un dovere, minore ma non meno nobile. Quale umiliazione per noi, quale onta per la Patria nostra se le patriottiche popolazioni del Benaco, tormentate dal disagio economico, dovessero nutrire il rimpianto dell'ospite straniero! Quest'inverno e questa primavera la meta delle persone agiate dovrebb'essere in prima linea il Garda. Si pensi che le altre stazioni climatiche italiane conservano una parte della loro clientela straniera: il Garda no, nè può aver speranza di conquistarsela in questi momenti.

L'ora italiana del Garda è dunque giunta, dirò meglio, è tornata. Il lago di Virgilio e di Catullo, di Dante e di Carducci deve riprendere nel cuore del popolo italiano il posto che vi ebbe una volta. Se gli Italiani vorranno, presto ogni iscrizione in lingua straniera, ogni esotismo contraffattore del paesaggio e dello spirito italiano esulerà dalle sponde dell'azzurro Benaco. Passata la raffica che sferza l'Europa, ritornata nostra anche la sponda più remota del nostro lago, potranno gli stranieri discendere ancora dalle Alpi ed abbeverarsi ad esso come ad una coppa di vita, ma dovranno sapere finalmente di trovarsi in sacro suolo italiano, interamente italiano, al quale la nazione guarderà con rinnovato profondo affetto e con gelosa e vigilante premura.

RINALDO CADDEO

Una buona notizia per gli automobilisti

L'azione spiegata dal Touring Club Italiano e dell'Automobile Club d'Italia contro il procedere del fisco nei riguardi dell'energia elettrica prodotta da dinamo applicate ai motori d'automobili fu coronata dal miglior successo.

S. E. il Ministro Rava bene accogliendo le ragioni esposte nei due memoriali, convintosi dell'inopportunità della tassa che si voleva applicare, ha ordinato la sospensione della tassa stessa indirizzando agli Uffici Tecnici di finanza la seguente circolare:

« In seguito all'attuazione del R. Decreto 22 « ottobre p. p. N. 1153 col quale è stata aumen- « tata la tassa di circolazione sulle vetture auto- « mobili, questo Ministero ha creduto bene di « riprendere in esame la questione circa l'ap- « plicabilità alle automobili, munite di dinamo, « del diritto di licenza prescritto per le officine « elettriche.

« Si è però considerato che l'applicazione di « tale diritto, mentre in pratica dà luogo ad « una disparità di trattamento tra le automobili « provviste di dinamo e quelle che dispongono « di soli accumulatori ovvero di mezzi illumi- « nanti diversi dall'energia elettrica, costituisce « un aggravio mal tollerabile dopo l'inaspri- « mento della tassa di cui sopra.

« Per siffatta considerazione ed in attesa che « opportune riforme legislative diano modo di « disciplinare in modo razionale e completo la « materia di cui trattasi, si dispone che gli uf- « fici desistano dal richiedere il diritto di li- « cenza per le automobili in genere, nell'intesa « che, non applicandosi tale diritto, non deb- « basi neppure esigere l'imposta sullo esiguo « consumo di energia elettrica richiesto dalle « lampadine esistenti nelle vetture ».

Il Ministro
F.to RAVA.

Già nella *Rivista* di ottobre abbiamo dimostrato come la legge 8 agosto 1895 riguardante la tassa sull'energia elettrica a scopo d'illuminazione, non poteva nella specie trovare applicazione. Ora aggiungiamo che la decisione di S. E. On. Rava, al quale rinnoviamo i più sentiti ringraziamenti, fu veramente equa e provvida: equa in quanto riconobbe indirettamente la mancanza del giusto diritto da parte del fisco, provvida in quanto se avesse dichiarato doversi la tassa, sarebbe stata sconsigliata l'applicazione delle dinamo che per le automobili costituiscono un accessorio atto ad eliminare gl'incidenti automobilistici di strada che in tempo di notte spesso si verificano per l'insufficienza d'illuminazione, con evidente danno dell'industria e del commercio delle dinamo.

COSTRUZIONE GEOLOGICA DELLE NAZIONI E L'ITALIA ORIENTALE

PARENZO.

Sociologi, geografi, storici, volendo determinare i caratteri di un popolo, attribuiscono importanza massima agli elementi del sangue, della lingua, delle tradizioni, del costume, della coltura. Ed è giusto; perchè sono contrassegni di un'eredità fisiologica e spirituale indistruttibile, che impronta di sè la persona nazionale e vi governa il moto e il ritmo della fede, della passione, del pensiero, di tutta quanta la vita. Ma trascurano troppo di dare sufficiente rilievo anche alla causa essenziale, che persuade, quasi costringe, una gente a vivere, a sentire, a volere, a lavorare, a combattere per secoli allo stesso modo e sullo stesso territorio. I francesi di oggidì, sebbene profondamente rifatti, ingranditi, affinati in una ininterrotta evoluzione di duemila anni, sono poco dissimili di temperamento, d'indole e di coscienza dai Galli di Giulio Cesare, di Ariovisto, di Vercingetorige.

Una delle cause efficienti di questo grande fenomeno di conservazione, di accrescimento, di rinascita, di perenne giovinezza è l'architettura geologica di certi paesi; la quale, esercitando forte influenza sulla temperie del clima e più ancora sugli organi del vivere, del sentire, del conoscere, del volere, fa sì che un popolo, pur quando promuova ed affretti i rivolgimenti massimi della storia e della civiltà, serbi intatte le virtù, le sembianze, i modi originari della sua azione nel mondo.

L'architettura del paese italiano è, per questi riguardi, la più perfetta, quantunque la formazione dei monti, la giacitura delle valli, la distribuzione dei fiumi, dei laghi, dei mari siano sembrate ai timidi e agli ignari cagione d'impedimento e di disgregazione. Essa invece appare ideazione e fattura di volontà sovrumana, che siasi proposta di creare una poderosa unità nazionale, pur lasciando alle parti omogenee, che la costituiscono, un'ordinata autonomia di pensiero e di opera, cioè la contribuzione massima di energie all'equilibrio ed all'armonia del corpo sociale.

Per restringere il discorso ad un fatto solo di esemplificazione, osserviamo com'è costrutta l'Italia dalla parte di levante. Uno de' suoi lati percorre intiera la linea dell'Adriatico e sostiene a nord una delle arcate solenni delle Alpi nostre; di qua l'arco si innesta immediatamente, senza discontinuità architettonica, sopra sostanza tellurica schiettamente italica, giù giù verso l'Jonio, ma rompendo di tratto in tratto il ciclopico argine per lasciare aperte vie ospitali alle famiglie di popoli dell'adiacente penisola dei Balcani. Tutto questo ci porge l'immagine di un portico, di un pronao sul prospetto orientale dell'italico edifizio, e ci dà la certezza che pronao e portico siano parti integrali del maggiore disegno architettonico.

POLA - INTERNO DELL'ARENA (OPERA ROMANA).

La storia d'altronde ci conferma in tale convincimento attestandoci che l'Italia die' il nome e il governo all'Adriatico, e fin dalle età remotissime ne fece veicolo di lavoro, di forza e di ricchezza tra l'Esperia di destra e l'Esperia di sinistra. Per questo mare interno fu un continuo andare e venire di genti diverse, talvolta contrarie, che, consapevoli o no, perfino quando adoperavano detestabili mezzi di pirateria, riconoscevano in atto di trovarsi entro i termini di un possedimento italiano, liberamente dischiuso a tutti i lavoratori di buona volontà. E nessuno mai ardì negare che dalla Puglia all'Istria, dalla Venezia alla Dalmazia la terra, il mare ed il cielo fossero materia e spirito della nazione immortale, predestinata a salvaguardare la libertà e la gloria del Mediterraneo.

Come nelle borgate e nelle città, fra case e case intercedono spazi che non sono proprietà privata, ma sono indispensabili ai rapporti di vita coi vicini, così nella riva orientale dell'Adriatico s'incontrano distese di ripe e di isole fisicamente e moralmente connaturate con l'Italia, ed altre, che più ragionevolmente rivelano indole e diritto di popolazioni balcaniche, non subordinate, ma fraternamente confederate col destino e con gl' interessi d' Italia.

PARENZO - AVANZI DEL TEMPIO DI MARTE.

Sul granito della storia, tradizioni e leggende hanno intagliato fregi e figure, che sono ricordi e ammonimenti, e concorrono insieme alle supreme sanzioni giuridiche.

Roma, come Virgilio aveva profetato, riguardò sempre le forti e sagaci genti marinare di oltre Adriatico come sue consanguinee e collaboratrici in un'impresa uguale e concorde di umana civiltà; e perciò distese, come meta d'incontro e di alleanza, una strada «*internazionale*» da Durazzo a Salonicco, quasi in prosecuzione della *Salaria* e dell'*Appia,* lastricate e distese dall'Urbe verso il sole nascente. E allorchè l'aquila latina, sgomentata dalla minaccia di rinnovata barbarie, levò più alto il grido della romanità, le navi rostrate, che tutti sapevano i pericoli e le vittorie del Mediterraneo, tornarono ad ancorarsi dinanzi a Ravenna, forse per ammonire i vicini e i lontani che dall'Adriatico sarebbe emersa la Roma del mare. E sorse Venezia, che imprese dal mare nostro la

TRIESTE - PANORAMA.

restaurazione di una civiltà sopraffatta e non vinta, collocando il simbolo del leone alato accanto ai templi, ai fortilizi, agli anfiteatri di Gorizia, d'Istria, di Dalmazia, che insuperbivano ancora di essere state romane, e conservavano, perfino nelle vesti e nei gioielli muliebri, come nello sguardo e nella voce, i segni e le note della tradizione classica della psiche latina. Ecco perchè Venezia non reputò giammai di essere uscita dal suolo della patria, quando aggregò alla costellazione delle isole lagunari incatenate da ponti, le rade, i promontori, le isole in fra Pola e Spalato. Ecco perchè la Serenissima celebrò giuste nozze dell'anello col mare glorioso; e non confessò di essere conquistatrice, se non allora che urtò e invase, con le arti mercantili, con la diplomazia, con le galee, coste ed arcipelaghi dell'Epiro, dell'Egeo, della Propontide, del Peloponneso.

FANO - ARCO DI AUGUSTO.

Non vi furono prima e non vi sono adesso cagioni grandi e ostinate di contrasto politico, militare, economico fra la contrada che generò Achille ed Alessandro e la terra che plasmò di più anime Giulio Cesare e Dante Alighieri. La signoria e la tutela degl'interessi adriatici non contraddice ai doveri dell'ospitalità, dell'amicizia, del buon vicinato. Lasciate pure che illirii e slavi vadano e vengano nel mare nostro; che divengano padroni dei porti indispensabili al loro traffico con l'Italia e coi bacini diversi del Mediterraneo; non negate più oltre alla Slavia di dire una parola, una grande parola nell'areopago europeo della coltura, della libertà, della giustizia; siate tolleranti e generosi come i padri latini, e sarete grandi.

Ecco intanto correnti geniali di ricordanze, di miti, di canti, di fiabe, di leggende, che transvolano giocondamente da Trieste all'Ar-

CAPO D'ISTRIA - PALAZZO COMUNALE (STILE VENETO XV SECOLO).

zanà, da Ancona a Zara, da Antivari a Bari, da Brindisi a Valona simboleggiando Enea, che diventò italiano, e la vedova di Ettore, che die' la fede di sposa ad Eleno figlio di Priamo e dominatore d'Epiro; ecco un concento di voci, che passa risvegliando lungo le marine vecchie canzoni di cavalieri, di maghi, di martiri, di liberatori.

Ecco San Giorgio, il cavaliere dei santi e il santo dei cavalieri, che dopo il martirio di Cappadocia rimontò a cavallo, spronò verso l'Adriatico e tutte misurò le prode del mare nostro per intimare guerra ai mostri insidiatori di vergini e tormentatori di popoli.

Ecco il corpo di San Nicola trasportato dalla comune pietà di slavi e d'italici dalla Licia a Bari, perchè diventasse santuario comune ad ortodossi e a cattolici.

Ecco San Marino, proletario dalmata, che passò al di qua, perchè il fato gli aveva insegnato che in Italia soltanto, sull'aereo Titano, avrebbe potuto creare una repubblica di lavoratori liberi e probi, e con tal legge che lo Stato potesse sopravvivere a tutte le guerre, a tutte le rivoluzioni, a tutte le ingiustizie europee.

POLA - TEMPIO DI AUGUSTO E DI ROMA.

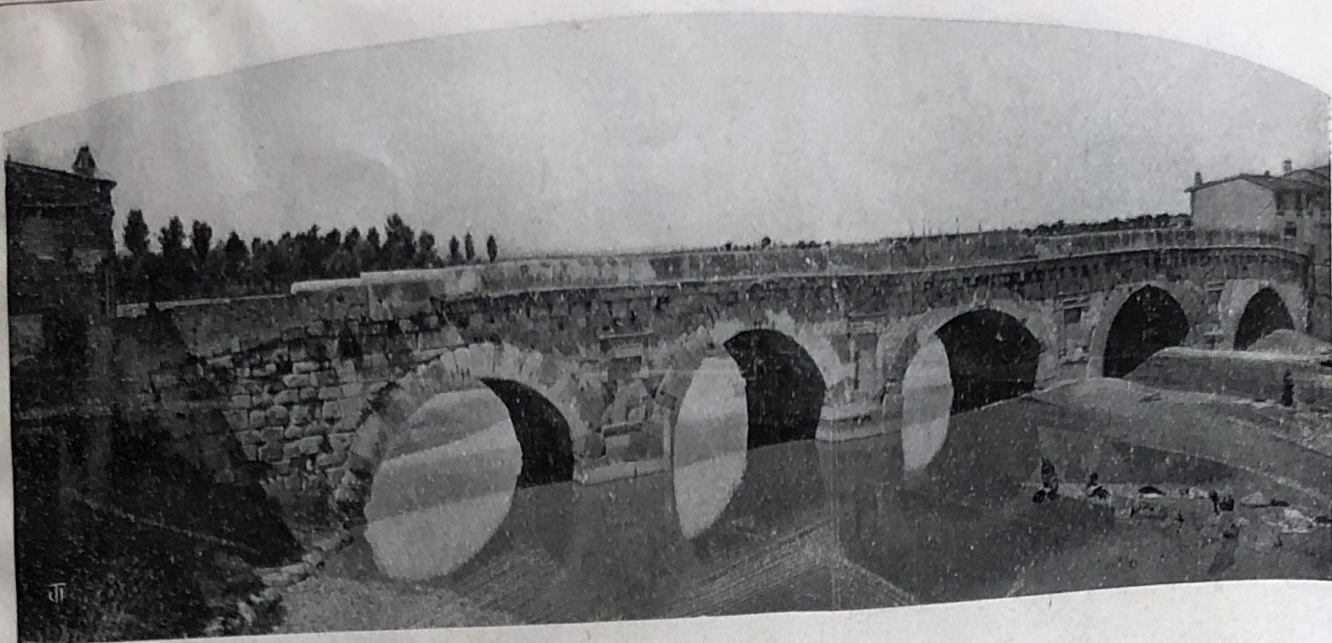
Ma a consacrare la incolumità e la santità dell'arco indistruttibile intervenne un prodigio, che sopravanzando quasi il primigenio della creazione, congiunse sopra una linea sola la Terra Santa, l'Illiria e l'Italia. Una rustica casa, il tugurio della Vergine Madre, si spiccò dal suolo della Palestina, in abominio della dominazione maomettana, e navigando sulle ali degli angeli nel cielo di Siria, di Grecia, degli ardui nodi balcanici, andò a posarsi nella gioconda Dalmazia; ed ivi fece dimora pacificando e benedicendo, fino a che non tornarono gli angeli a riprendere il palladio di Myriam ed a trasportarlo sulla curva di un'iride traverso l'Adriatico, sopra una delle colline che più allietano le Marche, in in mezzo a boschetti di lauro susurranti alle brezze marine. Ma ivi presso, nella pienezza dei tempi, nascerà Giacomo Leopardi, lo scotitore delle mitologie e delle metafisiche! Più tardi, da Scu-

LORETO - BASILICA DELLA SANTA CASA.

tari, che i Turchi avevano insozzato di stupri e di carneficine, una Madonna bizantina volerà alla volta di Roma e si assiderà nel tempio di Genazzano Laziale.

Da queste trasmigrazioni aeree, che sembrano fantasmi e rimembranze dell'epica navigazione di Enea — prima che volgesse la prora, tremila anni prima di Garibaldi, all'isola piena di fati, e nel mentre le ciurme gittavano all'aria il grido *Italiam! Italiam!* — i romani pontefici furono persuasi a riflettere sulla necessità di assodare l'influenza cristiana e l'autorità latina su l'uno e su l'altro dei punti, per cui s'era iniziato e chiuso l'arco ultimo del divino romeaggio nell'aria. Ma Sisto V fu il solo che al disegno di politica orientale desse linee precise e colorito espressivo: egli, che sognava il sogno imperiale di annientare l'islamismo e di trasferire il sepolcro di Cristo nel nativo Piceno, non lungi dalla casa di Maria. E intanto istituì l'ordine dei cavalieri lauretani, che avrebbero dovuto emulare e vincere le gesta delle vecchie corporazioni feudali e religiose dei guerrieri crocesegnati. E promosse, dal Rubicone al Tronto, istituzioni religiose e fondazioni economiche, scuole, collegi, borse, che giovassero ad attrarre sempre più le generazioni dell'al di là sotto la disciplina di un'educazione italiana. Da principii così generosi e superbi non seguirono effetti proporzionati allo sforzo; ma sorsero più tardi a Senigallia, ad Ancona, a Loreto, a Fermo, ad Ascoli, a San Demetrio Corone, asili, xenodochii, cappelle, fondachi, scuole, collegi a pro' d'illiri, schiavoni, albanesi e ad incremento della comunione itala illirica.

ANCONA - ARCO DI TRAIANO.

Ma prima di Sisto V, con più felici auspicii e con più virile costanza, gli imperatori romani avevano trasformato in cosa certa e immutabile la naturale alleanza tra le due Illirie a destra e a si-

RIMINI - PONTE DI AUGUSTO.

nistra dell'Adriatico. — Testimonii di tanta federazione stanno cento monumenti in pietra d'Istria e marmi italici ed ellenici. Il ponte imperiale di Rimini e l'arco augustèo di Fano, che il nostro mare da secoli accarezza, rappresentano non promessa e speranza ma decreti irrevocabili di azione e di vittoria. Insigne su tutti sta l'arco trionfale di Traiano, eretto sul porto della dorica Ancona, segnacolo e faro ai fratelli latini tornati a signoreggiare vigorosamente l'estremo corso del Danubio, dilagante con cesarea maestà sul Ponto Eusino.

È l'arco d'alleanza perpetua fra latini e rumani!

TRIESTE - MUSEO CIVICO: ORNAMENTI MULIEBRI GIÀ IN USO IN ISTRIA E IN DALMAZIA.

La guerra esecranda che oggidì si combatte sopravanza forse la misura delle stragi, riunite insieme, che desolarono la terra da Caino in poi!

Ma dal lago rosseggiante di odio e di sangue leverà le sue candide ali il genio delle nazioni per confermare con potestà dittatoria, fra le altre sue leggi, l'inviolabilità del diritto latino dalle alpi tridentine all'Istria e alla Dalmazia.

L'Italia è pronta e impaziente; perchè l'ha svegliata e la muove la voce del destino, che sul capo delle nazioni passa una volta e non torna mai più.... — Dalla tomba di Ravenna Dante sta in ascolto ed aspetta....

GIUSEPPE CASTELLI.

Pagamento tassa di circolazione per velocipedi, automobili, motocicli e autoscafi.

Col 1 gennaio prossimo a termine dell'art. 7 del Regolamento 31 agosto 1910 N. 642, per l'esecuzione della legge testo unico, approvato con R. Decreto 31 agosto 1910 N. 569, i velocipedi, motocicli e le automobili che circolano sulle aree pubbliche devono essere provvisti del corrispondente contrassegno metallico.

I contravventori incorreranno nell'ammenda sancita dall'art. 9 della legge sopraccennata, corrispondente al doppio della tassa.

Anche le automobili ed i motocicli che circolano a scopo di prova per l'epoca anzidetta devono essere provvisti del contrassegno metallico valevole per il 1915.

Inoltre ricordiamo che la validità del contrassegno 1915 decorre col 1 gennaio e che pertanto i velocipedi, i motocicli e le automobili che circolano a tutto il 31 dicembre c. a. devono essere provvisti del contrassegno 1914; chi dunque, per semplice inavvertenza, non ponesse bene attenzione di sostituire col 1 gennaio, o sostituisse innanzi detto giorno al proprio veicolo il contrassegno 1915 a quello 1914 sarebbe passibile di contravvenzione.

I contrassegni non possono essere rimossi dopo la loro originaria applicazione.

I contrassegni per automobili e motocicli vengono ceduti dagli Uffici del Registro sotto la cui giurisdizione risieda il proprietario del veicolo, contro presentazione della licenza di circolazione relativa alla macchina; quelli per velocipedi sono invece ceduti dagli Uffici Municipali. Anche gli autoscafi saranno col 1 gennaio 1915 soggetti a tassa. Circa le modalità da compiersi per il pagamento di questo tributo si attendono apposite istruzioni ministeriali.

LA TOMBA DEI CALIFFI ARABI AL CAIRO.

TIPO DI BEDUINO-ARABO ODIERNO.

L'*Islam* è parola araba che trova l'equivalente nella nostra di «consacrazione divina» mentre il consacrato prende il nome di *mussulmano* che in arabo (muslin) e in turco (mussulman) hanno lo stesso significato nostro di «abnegato» nel senso di abnegazione assoluta e dedizione cieca del credente alla fede di Allah, il Dio unico e supremo che scelse Maometto come profeta per rivelarne la potenza agli uomini peregrinanti sulla terra in un periodo di prova fra doveri, leggi, sacrifizi, pratiche, dedizioni d'ogni specie segnate nel libro santo o Corano (dall'arabo Koran cioè «lettura») onde raggiungere colla morte l'eterno bene in grembo alla divinità creatrice.

Bisogna, per convincersi del terreno fecondo che Maometto trovava nel suo popolo arabo per lo sviluppo della fede nuova, mettere in rilievo la natura della gente e del paese nel quale essa viveva.

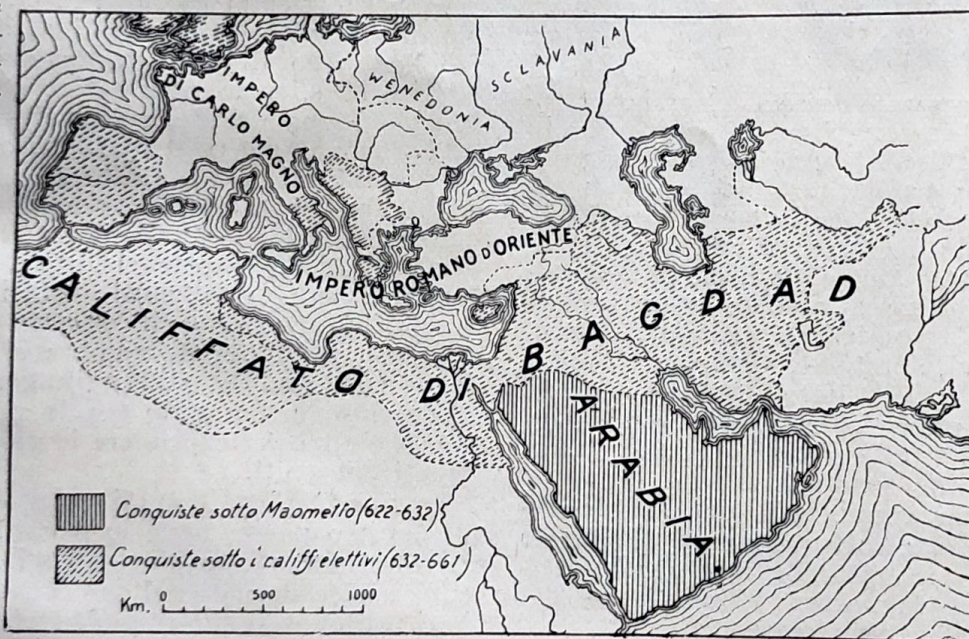
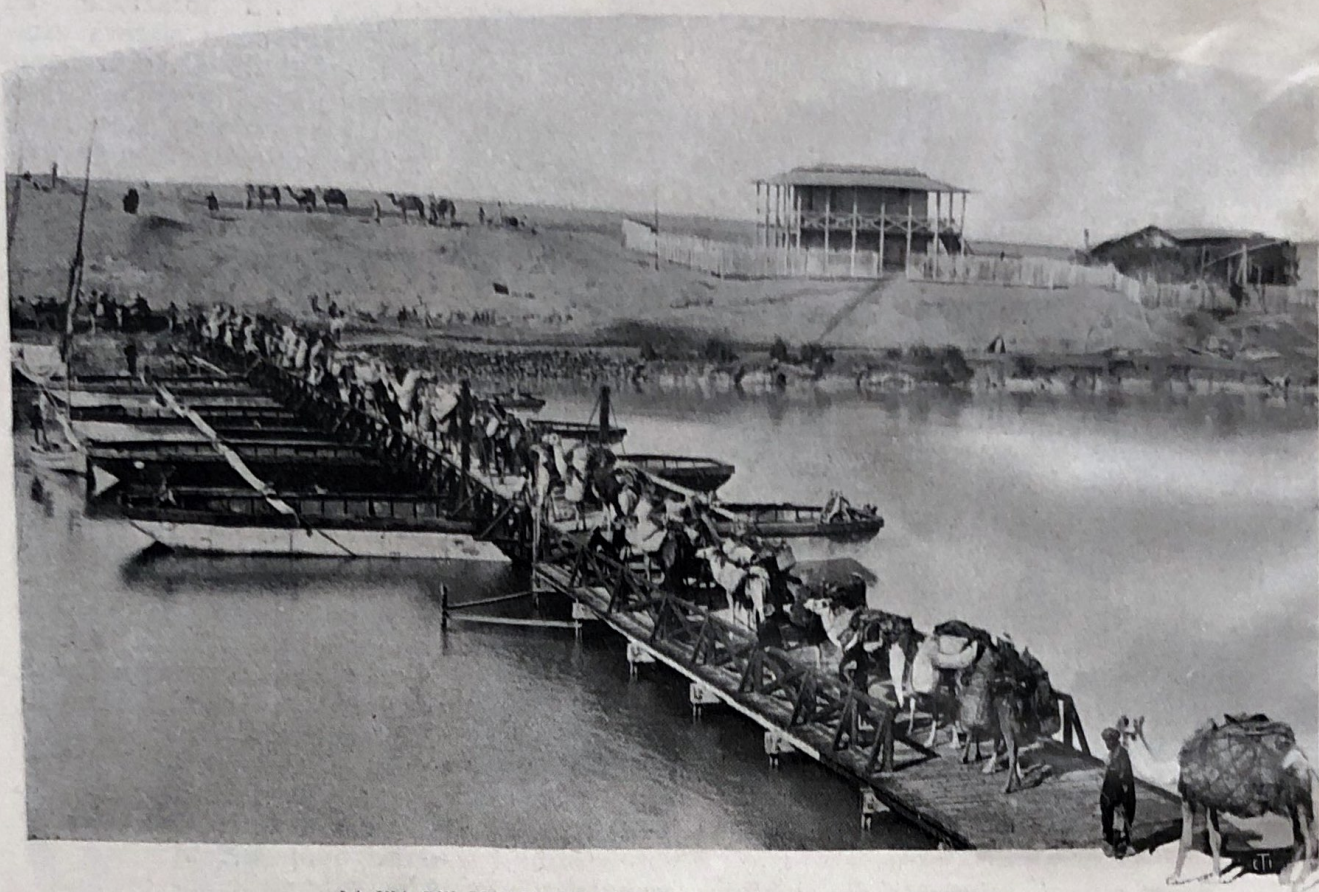
L'arabo si presentava 14 secoli fa, quando Maometto apparve a predicare, non dissimile da quello che oggi è, sia nel carattere sia nel fisico, perchè questo paese non ebbe mai a subire invasioni nè influenze profonde antiche o moderne per la nuda aridità dei suoi immensi spazi interni ed inospitali, per la mancanza di risorse e di attrattive, per le coste inabbordabili e chiuse da barriere e banchi madreporici. La gente vi si mostra dunque snella, vigorosa e con una resistenza fisica sorprendente malgrado la proverbiale sua sobrietà, con un'intelligenza pronta, con una dialettica semplice ma acuta, con una viva immaginazione, con un carattere dolce e quieto nell'intimità ma audace violento nella lotta coi forti, senza però mai mostrarsi crudele coi vinti. Semplice di costumi, parco di parole, fermo nella parola data, l'arabo è fiero delle sue origini, infiammato nella storia dei suoi tempi gloriosi, insofferente perciò di schiavitù e di disciplina, indomabile, gaudente fino all'esaurimento, ma capace di soffrire in silenzio ogni fatica e privazione quando sogna un ideale o vuol raggiungere uno scopo. Come in tempo antico anche ora la sua infanzia e l'adolescenza passano nell'abituarsi ai disagi della vita nomade, a soffrire il caldo e il freddo, a dominare la fame e la sete, a sostenere senza lamento le marcie lunghe estenuanti sotto il sole bruciante ed attraverso il deserto triste, nutrendosi così poco da sembrare impossibile lo sforzo fisico che egli raggiunge. Come possiede canti di coraggio per le privazioni ne conosce altri per esprimere la gioia dei godimenti più acuti.

In libertà piena e negli spazi immensi nudi del suo paese, dove lo sguardo tocca l'orizzonte senza ostacoli, egli s'inebbria colle corse pazze sfrenate sul suo cavallo o sul mehari cantando il suo inno di guerra e sparando in aria il suo fucile contro nemici immaginari, felice poi di ricoverarsi sotto la tenda avita piuttosto che in un palazzo. Inclinato alla misantropia, se è malato o ferito si ritira in un luogo solitario dove attende senza paura quella morte che spesso per lui è una redenzione, sognando allora il meritato paradiso promesso da Allah dove le Uri dagli occhi neri, dallo sguardo dolcissimo e dalle

PELLEGRINAGGIO ALLA MECCA - IL TAPPETO SACRO PORTATO SULLA TOMBA DI MAOMETTO, FATTO A BRANDELLI VERRÀ DISTRIBUITO AI FEDELI COME AMULETO.

bellezze inviolate lo faranno riposare sui verdi tappeti o nei padiglioni superbi avvinghiandolo in un godimento di eterna giovinezza, mentre la grazia del Signore (dice il Corano) veglierà sull'Eroe che beve l'acqua e il latte incorruttibile servito in coppe gemmate da giovinette candide come la perla nel suo guscio.

Sulla natura sensuale di questa gente e col fascino di questo sogno Maometto poteva conquistare il suo popolo alla fede cieca facendogli affrontare con indifferenza e con ebbrezza la morte quando venivano i momenti di spingerlo alle conquiste per difendere e imporre l'Islamismo agli altri popoli. Ma, oltre che dal fascino del premio, la fede nuova s'appoggiava su quel fatalismo che fu sempre latente ed atavico nel carattere dei popoli orientali, e questo gli servì di base per concepire l'idea della predestinazione formulandola nella sentenza che « Allah guida chi vuole e lascia nell'errore chi non protegge », sentenza che allargata alla vita umana tutta la comprende nel destino inamovibile fissato da Allah fino alla morte voluta anche per volontà sua. I turchi chiamano questo destino dell'uomo *Kismet* e gli Arabi *Metkub*, e su esso poggia l'eroismo mussulmano eccitato dai proclami delle guerre sante con sentenze scritte sulle bandiere verdi del Profeta: « Dio è coll'uomo coraggioso. Chiunque sacrifica vita e beni per il trionfo dell'Islam avrà premio immortale » sentenze che Maometto teneva sempre presenti per affrontare ogni specie di lotta e per sottomettere alla volontà sua e dei capi quella gente cui era sforzo immenso la sottomissione e la disciplina dopo aver vissuto liberamente nel deserto. Di qui la ragione dei tempi arabi gloriosi che ebbero per risultato la formazione di un vasto e luminoso impero su terre che, pur avendo goduto secoli di civiltà brillanti (fenicia, egiziana, greca, macedone, persiana, romana, bizantina), erano cadute nella più oscura

Conquiste sotto Maometto (622-632)
Conquiste sotto i califfi elettivi (632-661)

LE CONQUISTE ARABE DAL 622 AL 945.

LA VIA DEI PELLEGRINAGGI VERSO LA MECCA SUL CANALE DI SUEZ.

ignoranza e sotto dominazioni barbariche scatenatesi dal nord verso i paesi del sole (Goti, Visigoti, Vandali).

Diffusa dunque la nuova fede in tutta Arabia e divulgato ai credenti il Sacro Libro in 114 capitoli o Sure, nel 650 dell'era volgare, dopo d'aver infiammato il suo popolo, Maometto pensò trascinarlo senz'altro fuori del proprio paese perchè questa fede fosse conosciuta da tutto il mondo, accettata od imposta colla spada, come era voluto da Allah. Le prime spedizioni si diffusero in Mesopotamia e in Siria dove l'esercito poteva trovare risorse e largo bottino; e l'impeto fu tale da non conoscere ostacolo e l'entusiasmo così vivo e così delirante che i vinti senz'altro accettavano, oltre la conquista, la fede, mentre gli eserciti spediti dagli imperatori greci di Bisanzio erano sconfitti, distrutti. — Dall'Arabia intanto altre spedizioni s'avviavano verso la penisola del Sinai minacciando l'Egitto nello stesso tempo che dalle coste di Siria una flotta, allestita da Mukfur pascià, navigava verso Malta che era stata dichiarata allora isola imprendibile dell'impero bizantino. La resa invece della piazza fu rapida come era stato l'assalto, mentre la spedizione araba verso l'Egitto, deviando a sud nell'interno dell'alto Sudan lo conquistava tagliando agli egiziani gli aiuti possibili, coll'intendimento di marciare poi ad ovest e al nord lungo l'ubertosa valle del Nilo, la cui gente facilmente veniva a convertirsi all'Islam.

ARMENIA
ARABIA
Km. 0 200 500
Distribuzione dei Musulmani nell'Asia, Africa e Europa, esclundenti le plaghe minori, calcolati a 300 milioni in totale

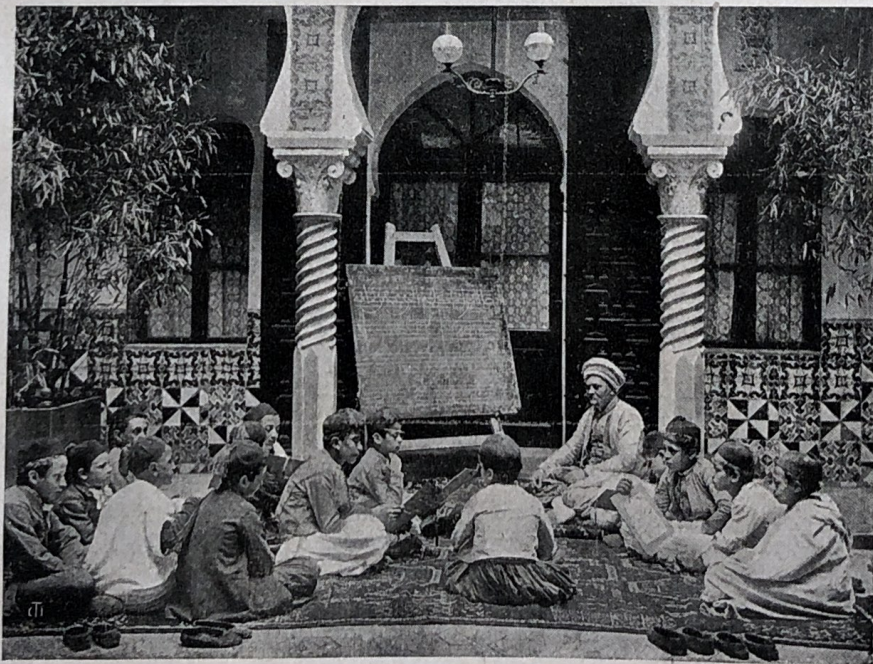
LA DISTRIBUZIONE DELLA FEDE MUSSULMANA NEL MONDO.

Da Malta la flotta rinforzata iniziava intanto la conquista dei possedimenti bizantini di Tripolitania, dove il grande Mukfur

BISKRA - UNA STRADA...NON EQUIVOCA.

moriva dopo avervi affermato il dominio arabo colla fede; accolto dai berberi, che odiavano il governo, come liberatore e seppellito coi maggiori onori nella grande moschea che aveva fatto costruire nel centro dovizioso di Tripoli. La conquista dell'intera regione si compì coll'intervento dell'esercito che proseguiva la sua via dall'est nel territorio del Sudan verso l'ovest.

L'Egitto, che aveva brillato per secoli colle sue civiltà, iniziate dai re pastori in tempi nei quali l'Europa invasa dalle foreste aveva le sue genti primitive trogloditi disputanti alle belve gli asili, assorbì l'influenza e la civiltà fenicia, mantenendosi indipendente per 32 dinastie di re detti Faraoni, durante il qual tempo godè di larghi periodi di pace e di luminosa civiltà, intramezzati da lotte e da anarchie, rinchiuso ed isolato dal resto del mondo per mancanze di flotte, che non poteva dare il paese sprovvisto di foreste; e questo finchè i greci, chiamati da Psammetico nel 656 a. C., vi ristaurarono l'ordine e vi diffusero la loro civiltà, seguiti dai Persiani con Cambise II nel 525 a. C., nel qual tempo la società egiziana, animata da secoli dallo spirito dell'ordine, accolse gli usi braminici colla divisione in caste senza però perdere l'atavica coesione nazionale e la fede antica basata sull'adorazione dei fenomeni della natura simboleggiati da divinità benefiche e da maligne che in lotta eterna fra loro davano vita alla valle ubertosa del Nilo e quindi alle sue genti. Ai dominatori persiani seguirono i macedoni venuti con Alessandro il Grande, finchè sotto i Tolomei il paese riprese la sua indipendenza fino al 332 a. C., con periodi di rinato splendore chiusi colla conquista romana nel 30 a. C., quando Cesare Augusto, vinto l'esercito dei Tolomei, mutò il regno in una semplice provincia dell'Impero, la quale passò sotto il dominio bizantino dapprima e poi quello degli arabi nel 638 dell'era volgare, i quali, risalendo la valle nilotica come abbiamo visto, erano giunti alla costa imponendo il loro dominio, ben accolti dalle popolazioni che si convertirono anche alla fede.

Mentre in Tripolitania si consolidava il dominio arabo, nei vicini paesi barbareschi o dei Berberi si lievitava il fermento della riscossa contro il malgoverno bizantino, per cui, sollecitati da quella gente, gli arabi organizzavano una forte spedizione la quale invase da sud dapprima l'Afrikia o Tunisia, dove Cartagine ancora si reggeva potentemente, e scorrendo lungo le valli dell'Atlante se ne impossessava costruendo a Sbeita, dove l'esercito bizantino mandato in difesa era stato sbaragliato e distrutto, il primo loro centro, consacrato ad Allah in ono-

ALGERI - UNA SCUOLA ARABA.

re della vittoria col nome di Cairuan, che acquistò presto una grande importanza, diventando capitale dell'impero arabico africano, la terza città veramente santa dell'Islam dopo la Mecca e Medina.

Cartagine nel 675, espugnata, segnò la sottomissione di tutta la Tunisia, completata colla conquista rapida dell'Algeria e del Marocco fino alle coste dell'Atlantico e ai confini misteriosi del Sudan e del Senegal dal 660 al 681. Ma le ambizioni dei capi non si arrestarono a queste terre e la visione dell'Europa ricca di bottino brillò ai loro occhi tanto da indurli a decidere la spedizione in Spagna nel 681 quando i Vandali e i Visigoti già l'avevano invasa sconfinando nei paesi che loro avevano conquistato. Formato il piano di invasione da Okba governatore della Barberia, fu affidato il comando della spedizione ai luogotenenti Tarif e Tarik che sbarcavano con un forte esercito sulle coste dello stretto (a Tarifa), di dove mossero contro l'esercito dei Visigoti che fu vinto e respinto al nord, mentre il paese rapidamente veniva conquistato fino ai Pirenei, donde l'invasione dilagò nella Francia (720) e venne arrestata da Carlo Martello in una grande battaglia a Poitiers nel 732, salvando il cuore dell'Europa dalla soggezione mussulmana. L'impero dei califfi si mantenne tuttavia nei Pirenei per circa un secolo, e cioè fino alle conquiste di Carlo Magno e al rafforzamento del suo impero dopo la cacciata degli slavi dalla Teutonia.

Mentre gli eserciti dei califfi arabi avevano segnato fino a tutta la Spagna le loro conquiste occidentali, verso oriente altre grosse spedizioni invadevano e conquistavano la Mesopotamia ai persiani, e superando l'altipiano dell'Iran sottomettevano tutte le genti, che erano forzate ad accettare anche la fede nuova e fissavano così i limiti dell'impero sull'Indus e sulle coste della penisola indiana arrivando a stabilire colonie nell'Arcipelago Indiano fino a toccare le coste del Pacifico dove la fede si insinuava rapidamente insieme alla lingua, agli usi e costumi ben adattati alla natura e al carattere di quella gente meglio del Bramanismo e del Buddismo che era stato mal compreso colle sue astruse formule e colle disuguaglianze di privilegi di casta da cui erano uscite lotte infinite colle debolezze conseguenti nel sentimento di nazionalità.

UNA "URI" MAROCCHINA.

UNA FELLAH BERBERA (INDIGENA DELL'EGITTO).

Verso nord le invasioni arabe dalla Siria si spinsero nella Caucasia dove erano passate le luminose dominazioni, greca, persiana, macedone, romana, bizantina e cristiana, fra cui erano cresciute in importanza le colonie genovesi coll'aperture di vie e di centri floridissimi commerciali. Senonchè la parabola luminosa che aveva risalito rapidamente a meravigliosa altezza cominciò la discesa che fu altrettando rapida e disastrosa per la potenza araba la quale, perdendo nelle lotte il suo prestigio di conquistatrice se non di fede profonda, vide sfasciato il suo impero e portato via dai turchi lo scettro e il califfato; per cui, ritornando alle loro terre, gli arabi, già dominatori del mondo, ripresero la loro esistenza nomade, la vita patriarcale e soprattutto la loro libertà, fieri delle glorie

avute e del ricordo del loro impero grandioso che si era disteso come la loro fede in quasi tutto il mondo orientale e meridionale, la Sicilia compresa, conosciuto, odiando o disprezzando fin d'allora i turchi che s'erano fatti eredi delle loro glorie, usurpatori delle loro conquiste e che in nome di Allah e del profeta allargarono l'impero estendendolo più ad oriente nel Turan, nelle Indie, nell' Anatolia per passare attraverso lo stretto nella penisola balkanica con tutte le orde fanatiche e crudeli raccolte d'ogni dove nel nome di Allah e spinte alla conquista dell'Europa orientale dove il bottino era attraente. Con Maometto II, di nazionalità turca, le orde poterono assalire Bisanzio e devastare tutta la penisole mettendola a ferro e fuoco. Venezia e gli alleati cristiani s'adoperarono per parare il pericolo dell'avvanzata e vi riuscirono attraverso a lotte superbe e secolari che illustrano il periodo delle Crociate.

I turchi Osmanli, a differenza del popolo turco originario, sono rappresentati da gente di diverse razze tenuti insieme dal fervore della religione e così potentemente da aver avuto forza di fondare dapprima l'impero e conservarlo poi per secoli mentre i maggiori regni turchi non avevano durato che un tempo effimero. Malgrado il Gran Sultano di Costantinopoli sparga nel mondo mussulmano gli iradè di proclamazione della guerra santa quando l'occasione gli sembra conveniente e senza riguardo ai principî veri della fede, il fervore religioso che in antico poteva determinare una esplosione violenta contro gli infedeli, ora si va affievolendo perchè molti e vecchi pregiudizi sono crollati. Infatti vedonsi le città e i luoghi santi perdere la loro importanza e diradarsi sempre più i pellegrinaggi o prendere un aspetto meno mistico. I templi maestosi, che un secolo fa erano tenuti nel massimo ordine abbelliti e riparati coll'obolo dei fedeli, ora si vedono cadere in rovina fra l'indifferenza generale, mentre vanno acquistando grandezza e forza i centri commerciali e marittimi. Anche le emigrazioni prima interdette, si intensificano e, superando ogni scrupolo e paura del mare, si spargono ovunque facendo aspra concorrenza ai lavoratori in genere. Ogni organizzazione si rimodernizza, e le persone colte viaggiando ed assorbendo le idee de-

ADEN - I CISTERNONI SERBATOI (OPERA ARABA RIPARATA DAGLI INGLESI CONTRO LA SCARSITÀ D'ACQUA POTABILE DEL PAESE).

BOSCO SACRO CON LA TOMBA DI UN MARABUT, UN SANTO-LUOGO DI MEDITAZIONE E DI RACCOLTA DOPO I GIORNI DEL RAMADAM (BAIRAM).

mocratiche d'occidente scaricano il loro cervello di tutto il soprannaturale osservando solo della fede i precetti di morale.

Molte sette islamiche hanno messo la discordia nel campo dei credenti, alcune s'attaccano ai precetti antichi, altre li adattano al momento, alle nuove idee, e ciascuna aspira al proprio interesse.

L'INTERNO DI UNA MOSCHEA, DOVE I FEDELI LASCIATI I LORO SANDALI ALLA PORTA, S'ACCOVACCIANO SUI TAPPETI PER LE PREGHIERE.

Mentre la coltura e i costumi nostrani tendono ad avvicinarsi ai mussulmani d'occidente, si osserva una vera e profonda agitazione di tutti i popoli mussulmani, bramini e buddisti, tutti i monoteisti orientali, cioè calcolati a centinaia di milioni, che mira allo scopo di conquistare il libero pensiero democratico; e si comincia ad infiltrare il convincimento del vigore proprio di nazionalità e di persona che potrà condurre ben presto alla coesione, creatrice di benessere e dell'indipendenza quando l'influenza del dominatore sarà in via di disfacimento spontaneo o sotto lo sforzo di una improvvisa violenta rivoluzione colossale. Già le persone colte sperano nei paesi d'Oriente in un loro capo che, a somiglianza del Mikado giapponese sappia dopo secolari lotte conciliare razze e religioni e caste pel bene comune della patria e della famiglia, sentimenti ora posposti al religioso. Nell'India, il dominatore inglese scoprendo il lievito che minaccia la società dominata, cerca dei ripari che se possono giovare per il momento, diventeranno presto deboli.

Così la capitale da Calcutta centro di assorbimento delle nuove idee, ha dovuto essere abbandonata per scegliere Delhi, un luogo santo, internato, quieto, dove queste idee nuove trovano ancora un terreno non adatto allo sviluppo, e su cui l'inglese può vivere imperando sugli animi ingenui delle popolazioni, per essersi fissato in una casta circonfusa di quella mistica luce che oscura le altre. I mussulmani che sono ancora 300 milioni si commuovono meno dei tempi passati e restan quieti al cospetto del miraggio di tempi migliori che il califfo ha promessi e non ha mai offerti, ha cercato invece di sfruttare i suoi dominî e dominati tirannicamente che sotto l'Impero primitivo arabo, all'infuori della fede, si erano creata una splendida cultura. Furono infatti gli arabi gli iniziatori della filosofia speculativa, i primi astrologhi, astronomi, geometri, ingegneri, architetti del loro tempo come ne sono prova le opere insigni, i monumenti meravigliosi sparsi sopratutto nella Spagna, come gli acquedotti, e fu l'arabo Abu Haldan che gettò le basi di una filosofia della storia di cui il nostro Vico diede le leggi.

ALGERI - UNA VIA CARATTERISTICA DEL QUARTIERE ARABO.

E così si presentano i tempi nuovi, l'Islam decisamente è in decadenza e le nazionalità risorgono in nome del loro diritto, che finalmente si concepisce e si vuole.

Dr. CARLO MUZIO

CONSORZIO PER LE SEGNALAZIONI IN MONTAGNA

La Giuria nominata dal Consiglio del Consorzio, per l'esame delle monografie illustranti le segnalazioni alpine eseguite nel 1913, ha esaminato 53 monografie: numero rilevante e superiore di gran lunga a quello di tutti gli anni precedenti.

Delle suddette monografie:

N. 9 furono presentate dalla Società Alpinisti Monzesi.
» 6 » » dalla Sezione di Venezia del C. A. I.
» 6 » » dal Signor Cesare Morlacchi.
» 4 » » dalla Società « Giovane Alpina » di Bergamo.
» 4 » » dalla Sezione Cadorina del C. A. I. e dal Consolato di Domegge del T. C. I.
» 4 » » dal Signor Arturo Frosio.
» 3 » » dalla Società Escursionisti Milanesi.
» 3 » » dal Signor Antonio Lanza.
» 3 » » dal Signor Bernardo Buscaglione.
» 3 » » dalla Sezione di Roma del C. A. I.
» 2 » » dalla Sezione di Mi- del C. A. I.
» 2 » » dalla Sezione di Biella del C. A. I.
» 2 » » dalla Società Mediolanum Femminile.
» 2 » » dal Signor Bartolomeo Asquasciati.

La Giuria ha dovuto constatare con dispiacere come anche nel 1913 sia venuta a mancare completamente la collaborazione degli albergatori e delle Società locali di abbellimento: tale inattività è tanto più sconfortante in quanto è imputabile a persone e ad enti che da una accurata segnalazione delle rispettive zone trarrebbero certamente non pochi vantaggi materiali e morali.

La Giuria rileva però col più vivo compiacimento come le monografie presentino un notevole miglioramento in confronto di quelle degli scorsi anni. Ritiene anzi meritevoli di grandissimo elogio, e per la diligenza ed esattezza con cui furono compilate e per il grande interesse turistico della regione segnalata, le monografie eseguite dal Signor Rag. Arturo Andreoletti, della Sezione di Venezia del C. A. I., illustranti le segnalazioni da lui fatte nelle vallate circostanti ai rifugi d'Ombretta e del Mulaz: monografie che serviranno a far conoscere ed apprezzare una delle più belle regioni dolomitiche ancora poco visitate dagli italiani.

Ritiene pure degne di vivo encomio le segnalazioni eseguite dai Signori Cesare Morlacchi (Prealpi orobiche), Carlo e Filomeno Manzi (Prealpi biellesi), Alberto Camesasca e Camillo Namiri (Catena Resegone-Albenza), e Bartolomeo Asquasciati (Contrafforti Alpi liguri).

Anche nel 1913 fu completamente negativo il lavoro delle rinnovazioni, ed a tale riguardo il Gr. Uff. L. V. Bertarelli fa presente al Consiglio del Consorzio l'opportunità di procedere d'ufficio a tale lavoro, affidandolo ad esperti montanari e valligiani debitamente istruiti e ricompensati.

Tenuto conto del modo con cui vennero compilate le monografie e dell'importanza della regione segnalata, la Giuria delibera di assegnare una medaglia d'argento grande ai Signori: Rag. Arturo Andreoletti, Alberto Camesasca, Arturo Frosio, Carlo e Filomeno Manzi, Cesare Morlacchi e Camillo Namiri; ed una medaglia d'argento ai Signori: Giacomo Adobati, Bartolomeo Asquasciati, Bernardo Buscaglione, Duca Francesco Caffarelli, Prof.a Amelia Cavaleri Mazzucchetti, Giovanni Cornago, Luigi Dalla Vecchia, Giuseppe Fornara, G. B. Giacobbi, Antonio Lanza, Prof. Ermanno Loevinson, Salvatore Perego e Mariannina Vaccaro.

Viene poi fissata in L. 665 la somma da suddividersi tra i segnalatori, a norma di quanto è sanzionato nell'art. 3 del programma del Consorzio, per il rimborso delle spese e per il compenso alle persone che li coadiuvarono nella esecuzione materiale delle segnalazioni.

I Membri della Giuria

Col. Ernesto Alliana
Comandante il 3° Reggimento Alpini.

Gr. Uff. L. V. Bertarelli
Vice Direttore Generale del T. C. I.

Cav. Enrico Ghisi
Presidente della Sezione di Milano del C. A. I.

UN COMBATTIMENTO DI CAVALIERI MEDIEVALI.
(Quadro di P. Uccello - Galleria degli Uffizi, Firenze).

Di tutti gli animali obbedienti alla volontà dell'uomo, il cavallo è senza dubbio il più utile e il più bello. Originario dell'Alta Asia, questo prezioso animale si è diffuso successivamente in tutte le contrade del globo, poichè solo le regioni glaciali non lo ospitano. Esso ha trovato il suo clima migliore in Tartaria, in Arabia, nei vasti deserti presso il Mar Caspio e in molte regioni dell'America del Sud dove vive ancora allo stato selvaggio.

COME CAVALCAVANO I GRECI.
(Da un rilievo votivo di Atene - Museo Nazionale).

È vero però che codesti cavalli selvaggi discendono da quelli che portarono gli Spagnoli sul nuovo continente, dai quali pure hanno origine i cavalli che vivono in numerose mandrie nel Sud-Ovest degli Stati Uniti e che pare vi siano arrivati dal Nuovo Messico.

I cavalli selvaggi sono in genere di taglia mediocre, privi delle forme eleganti che si ammirano in quelli che la mano sapiente dell'uomo ha potuto modellare, ma hanno velocità e resistenza eccezionali. Vivono in mandrie separate e non si confondono mai, condotte ciascuna da un capo che ne guida le sorti: lo stallone più vigoroso della banda; camminano su di una linea sola e di solito abbandonano un luogo solo allorchè non vi trovano più nutrimento.

Se un nemico li minaccia, essi gli si lanciano contro con furia serrata e lo finiscono. Ma se il pericolo è grave e non vi si possono sottrarre con la fuga, formano una specie di cerchio di difesa: le polledre sono isolate nel centro e i cavalli si stringono intorno in modo da presentare le groppe e si difendono a calci. Così mettono in fuga anche dei leoni e delle tigri. Però la stagione degli amori semina sempre la discordia nella banda, i maschi si battono fra di loro ad oltranza per il possesso delle femmine e i vinti fuggono in cerca d'una buona occasione per far le proprie vendette....

* * *

A parte però queste sopravvenienze che chiameremo barbariche, la civilizzazione del cavallo si è compiuta di pari passo con quella dell'uomo. Fin dalla più remota antichità i popoli ebbero per il cavallo una particolare ammirazione, potremmo dire una forma di venerazione, e gli diedero anzi origine celeste: Nettuno, nella sua disputa con Minerva per la città di Atene, lo fa nascere dalla terra con un colpo di tridente.

Più tardi il cavallo fu associato addirittura alla natura umana quando la fantasia creò

UN CAVALIERE DI TESSALIA.
(Antica scultura - Museo Nazionale di Parigi).

un popolo di mezzi uomini e mezzi cavalli: i Centauri. I Greci inventarono questa favola all'apparire dei Tessali, i quali furono i primi domatori di cavalli e s'identificarono così bene alla loro natura che si credette di vedere una specie di essere misto, così confuso nell'insieme dei movimenti dell'uno e dell'altro che il cavaliere era l'intelligenza dominatrice dell'animale e questo un potente apparecchio locomotore mosso dall'intelligenza del cavaliere.

COME CAVALCAVANO GLI EGIZIANI.

La religione pagana attaccò il cavallo ai carri del Sole, di Plutone e di Nettuno; i poeti gli diedero delle ali e nei loro canti, che sono tutta la storia d'allora, essi ci narrano così le belle gesta di Scifio e Arione come quelle dei loro maestri Castore e Polluce; Omero canta Folgore e Xauto, i due cavalli di Achille, Virgilio immortala quelli di Pallade, figlio di Ivandro e Pegaso infine, così restìo talvolta, ha spiegato le ali al sommo del Parnaso.

Lasciando la poesia per la storia, ecco il cavallo di Dario eletto re dal suo signore; quello d'Alessandro onorato di solenni funerali e d'una città costruita in suo onore; quello di Nerone pervenuto alla dignità di console, quello di Caligola ammesso dal tiranno alla propria tavola... E i cavalli ricambiavano d'eguale amore i loro principi: re degli animali e amici fedeli dei re. Bucefalo, così bene avvezzo alle imperiali bardature, non volle mai farsi cavalcare da altri che dal suo Alessandro e, ferito alla presa di Tebe, non volle che Alessandro smontasse di sella per montare su un altro cavallo. Similmente il cavallo di Cesare non volle mai portare altri che Cesare...

Sono infiniti gli atti generosi e le gesta gloriose di cavalli assai carezzati nella vita da mani illustri, ricoperti di drappi preziosi e onorati dopo morte con pompe funebri grandiose, solenni sepolcri, alte piramidi e canti pieni di umano dolore.

Toute noblesse vient du cheval — dice Rousseau e ha ragione. Non fosse altro perchè i titoli di contestabile, di cavaliere e di scudiero hanno origine dal cavallo. La parola contestabile significa infatti capo di scuderia; i cavalieri romani costituivano il secondo ordine della repubblica e Romolo ne fu il fondatore; fin dal 1579 il titolo di scudiero fu considerato come titolo nobiliare e la stessa professione di mercante di cavalli fu nel medioevo libera e i nobili non venivano meno al loro decoro esercitando questo commercio.

***

Del resto presso tutti i popoli e in tutte le epoche, l'equitazione è stata sempre stimata come uno dei più brillanti, dei più utili e dei più nobili esercizi a cui l'uomo possa dedicarsi.

Gli antichi avevano elevato quest'arte al più alto grado di perfezione e il bel trattato di Senofonte ne sarebbe la prova migliore se tutti gli scritti e i monumenti

UN CENTAURO.
(Scultura conservata nel Museo dell'Acropoli ad Atene).

COME CAVALCAVANO LE AMAZZONI.
(Scultura sopra un sarcofago del Museo del Louvre di Parigi).

dell'antichità greca e romana non ci fornissero testimonianze così numerose.

Come cavalcavano dunque gli antichi?

Secondo Senofonte il cavaliere, montando sul dorso del cavallo o sulla sella, non deve assidersi come sopra una sedia, ma tenersi ritto lasciando cadere le gambe. Perciò gli antichi vestivano soprattutto le cosce del cavaliere, il quale nella posizione diritta aveva bisogno del massimo sforzo sia per lanciare le frecce, sia per frustare il cavallo. La gamba, oltre il ginocchio, e il piede dovevano essere abbandonati e liberi e bisognava che il cavaliere cercasse di piegarsi dalla cintola in su quanto più fosse possibile per sopportare meglio la fatica della corsa.

Non c'è esercizio che gli antichi non abbiano tentato nei loro ippodromi, dove l'arte del cavaliere era coltivata anche dalle donne, le *amazzoni*, che furono ammesse a disputare il lauro nei giuochi olimpici e alle quali s'insegnava persino a tirar d'arco e a lanciare i giavellotti durante il galoppo, a saltare alternativamente a terra e a cavallo senza fermarsi nella corsa e a correre con due cavalli passando dall'uno all'altro.

ALESSANDRO MAGNO CAVALCA "BUCEFALO„ IL CAVALLO DA LUI DOMATO E CHE PIÙ VOLTE NELLE BATTAGLIE GLI SALVÒ LA VITA.
(Dipinto di C. Le Brun - Museo del Louvre, Parigi).

Nel medio evo, quando la scienza del cavaliere fu la prima e più onorata di tutte, lo studio dell'equitazione divenne per necessità la base della perfetta educazione nobiliare, giacchè senza conoscere il maneggio del cavallo, un gentiluomo non avrebbe potuto mostrarsi nelle giostre e nei tornei nè andare in guerra; e la guerra era allora lo stato normale della società.

Le donne anch'esse ebbero parte nelle giostre e nei tornei del medio evo, ma non si abbandonarono più ai pericolosi esercizi delle amazzoni e la loro stessa positura a cavallo (solo da una parte) venne acquistando una compostezza tutta femminile assai celebrata presso le nobili dame del XIV secolo.

IL MODO DI CAVALCARE DEL 1400
(Il condottiero Erasmo Gattamelata - Scultura di Donatello - Padova).

Tra i cavalieri italiani del medioevo primeggia la figura del conte Cesare Fiaschi, gentiluomo ferrarese, che fu il meraviglioso maestro di tutta una famosa scuola di scudieri i quali in Francia salirono a grande rinomanza. Egli inventò anche morsi, briglie e ferri diversi ed insegnò per primo a far drizzare i cavalli sulle due gambe posteriori con speciali accordi musicali, e a far loro eseguire le più varie andature a tempo con la musica. Si sa che già i Sibariti e i Libici, nel tempo in cui guerreggiavano contro i Crotoniesi, usavano domare e condurre al galoppo i cavalli al suono di particolari strumenti, ma i loro successi in questo campo non sono giunti fino a noi. Perciò l'esempio e il metodo del conte Fiaschi fecero legge in proposito, tanto più che egli lasciò un vero e proprio spartito di musica scritta per i cavalli.

* * *

Abbandonate, in seguito all'invenzione della polvere, le pesanti armature, anche i cavalli grandi e robusti furono abbandonati e si preferirono invece cavallini più svelti ed eleganti. Alla forza furono sostituite la velocità e la grazia, e l'equitazione, al pari di tutte le altri arti, subì allora una completa trasformazione.

L'Accademia Reale di Napoli divenne in quell'epoca la primissima scuola del mondo e il celebre Pignatelli, che n'era a capo, educò una schiera numerosa di abilissimi allievi i quali ben presto diffusero i suoi principii in ogni paese d'Europa fra l'universale ammirazione. Di questa schiera fu il gentiluomo spagnolo Federico Grison, famoso nell'arte di addestrare i cavalli di guerra, e i francesi M.r De Pluvinel, fondatore delle prime accademie d'equitazione in Francia, e M.r De La Brue, ch'ebbe fama di riformatore dell'equitazione francese.

Ecco come M.r De Pluvinel impartisce al Re Luigi XIII sedicenne i principii di bella equitazione della scuola napoletana:

« Vous remarquerez donc, Sire, s'il Vous plait, quelle est sa posture depuis la tête jusqu'aux pieds, regardant comme quoy il tient les resnes de la main gauche, le pouce dessus et le petit doigt entre les deux pour les séparer, comme il la tient en sa place qui est environ trois doigts au dessus du pommeau de la selle bien faite. Considerez la gayeté de son visage, car c'est une des partis très requises au chevalier d'avoir la face riante. Advisez aussi de quelle sorte il se tient dans le fond de sa selle sans ques que en toucher que le milieu se gardant bien de rencontrer l'arçon de derrière, de peur d'être assis; car il faut estre droiet comme vous le voyes, de même que s'il était sur les pieds. Regardez les jambes advancées et le bout de son pieds s'appuyer fermement sur l'estrier proche de l'épaule, le talon assez bas et tourné en dehors.

Voyer en outre ses genoüils serrez de toute sa force et que Votre Majesté retienne (s'il lui plait) que nons n'avons pas d'autre tenue, ni n'en devons espérer d'autre.

Voilà, Sire, la posture que je désire à mon escolier pour être estimé bel homme de cheval, la quelle je veux qu'il ne change jamais, si ce n'est quand il manie, pour ce qu'il est nécessaire de changer à temps toutes les aydes de la main de la bride et de la houssine ».

Vien quindi il celeberrimo duca di Newcastle ed è il trionfo dell'equitazione francese. Secondo le regole di questo grande maestro, il cavaliere prima di montare a cavallo deve assicurarsi che tutto sia in ordine e

IL MODO DI CAVALCARE DEL 1400
(Frammenti della tomba di Roberto Malatesta - Museo del Louvre, Parigi).

quand'è sulla sella deve sedersi diritto appoggiandosi sull'inforcatura e non sulle natiche, poichè di esse, sebbene pare che la natura le abbia fatte proprio per appoggiarsi sopra, non bisogna servirsi a cavallo. Stando ben saldo sull'inforcatura nel mezzo della sella, il cavaliere si piegherà un poco, tenendo le gambe diritte in basso come se fosse a piedi, i ginocchi e le cosce all'indietro, verso la sella, serrate e ferme. Dovrà egli così piantarsi sulle staffe, il tallone più in basso che le dita del piede, i garretti rigidi, le gambe a giusta distanza dal cavallo.

IL CONTE CESARE FIASCHI, GENTILUOMO DI FERRARA
(*Equitazione italiana del* 1539).

Le dottrine del Newcastle ebbero il favore di tutte le scuole di equitazione del mondo per assai lungo tempo. Poi a poco a poco l'arte dell'equitazione cominciò a declinare, ma, sebbene ad intervalli, ebbe ancora momenti di vero splendore non soltanto nelle piste e sui campi di battaglia. In Spagna, terra sacra all'equitazione, Filippo III fu un restauratore di vere glorie cavalleresche, in Francia s'ebbero ancora scudieri degni in M.r De la Guerinière e M.r De Nestier e in Germania ebbe gran fama il barone d'Eisenberg.

MONSIGNOR DI PLUVINEL, MAESTRO D'EQUITAZIONE DI LUIGI XIII
(*Equitazione napoletana del* 1618).

* * *

Come l'istruzione individuale del cavaliere si venne modificando col mutare dei tempi, così anche la tattica e la costituzione della cavalleria, intesa quale arma di guerra, ebbero a subire cambiamenti ad ogni sistema introdotto da una nuova guerra.

I popoli dell'antichità, che ignoravano l'influenza della velocità sulla potenza degli urti, e facevano più conto delle armi da getto che della velocità dei cavalli, si schieravano quasi tutti in ordine profondo. I Persiani e gli Egiziani si ordinavano in grossi quadrati o rettangoli, gli Scizi e i Traci in cunei, i Tessali, secondo Eliano, seguivano anch'essi l'ordine profondo e si schieravano in losanghe o quadrati.

Alessandro il grande fu il primo ad allontanarsi da questo metodo e, con la sua cavalleria in ordine prolungato, vinse quella di Dario in ordine profondo. D'allora in poi la cavalleria di tutti i popoli della Grecia adottò quell'ordine, non minore però di quattro uomini di fondo, nè maggiore di otto.

Gli squadroni di Annibale, forti di sessantaquattro cavalieri erano formati su quattro righe di sedici file.

Le turme dei romani composte da trentadue cavalieri, erano divise in tre decurie schierate su quattro righe. I cavalieri distavano fra di loro tre piedi e ciascuno era dirimpetto all'intervallo che aveva innanzi. I tre decurioni, il comandante della coda e i due serrafila non contavano fra i trentadue. Il primo decurione comandava la turma ed era a un passo dinnanzi al centro; il secondo decurione alla destra e il terzo alla sinistra della prima riga; il comandante della coda dietro al centro della turma e in mezzo ai due serrafila. I Numidi, i Galli e i Parti, che tanto formidabili furono contro la cavalleria romana, combattevano in ordine sparso. — La cavalleria feudale caricava schierata in riga, affinchè meglio spiccasse la virtù di ciascun cavaliere, ma ignorava interamente le evoluzioni dell'arte e

Carlo il Temerario, duca di Borgogna, per primo fece nel 1470 un regolamento di esercizi per insegnare alla cavalleria tali evoluzioni. — La cavalleria tedesca, verso la metà del secoli XVI abbandonò la formazione sopra una riga per ritornare all'ordine profondo, che si mantenne poi per lungo tempo e fu lasciato soltanto quando si conobbe che non conveniva alla cavalleria.

I Francesi, sconfitti dagl'imperiali a Pavia e a San Quintino, sentirono la necessità d'imitarne l'ordine profondo e da quell'epoca tutte le cavallerie che non avevano rinunciato ancora all'ordine sottile, ne seguirono l'esempio, tranne i polacchi, presso cui l'ordine sopra una riga si manteneva ancora ai tempi di Federigo.

IL BARONE D'EISENBERG
(*Equitazione tedesca 1756-1790*).

Il risorgimento della cavalleria e l'invenzione e i progressi delle armi da fuoco, fecero poi sparire per sempre dai campi di battaglia quelle enormi masse d'uomini e di cavalli difficili a manovrarsi e tanto in opposizione al principio fondamentale della tattica formulato da Napoleone: *La forza della cavalleria è nel suo impulso*.

Sino alla metà della guerra dei trent'anni fu regola formare la cavalleria dalle quattro alle otto righe. Gustavo Adolfo riformò il metodo e schierò la sua cavalleria su tre righe. Nella terza guerra di Slesia, scoppiata nel 1756. Federigo di Prussia schierò la fanteria su tre righe e la cavalleria su due, con intervalli di nove a diciotto passi tra gli squadroni.

Da quel tempo fino alle guerre della rivoluzione francese, del periodo napoleonico e dei giorni nostri, la cavalleria non provò essenziali cambiamenti fuor che i Dragoni, che discostandosi dal principio della loro istituzione, lasciarono l'uso primitivo di combattere a piedi.

Dalle diverse fasi della costituzione della cavalleria presso tutti gli eserciti si vede come la sua tattica abbia sempre progredito assottigliando la formazione delle truppe così che le trentadue righe dell'ordine di battaglia, in onore presso gli antichi furono successivamente ridotte fino a due. A misura che si perfezionavano le armi e il fuoco della fanteria, s'accrescevano la leggerezza e la mobilità della cavalleria, e l'attuale guerra europea insegna come a quest'arma, progredita oggi fino al grado massimo di velocità nei suoi movimenti, debba essere ancora affidato il compito di impedire ogni tentativo di manovra aggirante da parte dell'esercito nemico, di rendere completo un successo col rapido inseguimento dei vinti e di dar dentro nelle file avversarie con tutta la violenza e con tutto l'impeto delle sue cariche eroiche nell'ora suprema della battaglia in campo aperto.

Perciò le meraviglie compiute dalla cavalleria russa sui campi di Galizia e di Polonia, hanno rimeritato oggi a quest'arma l'appellativo antico e glorioso di *arma della vittoria*.

MR. FLANDRIN
PROFESSORE DELLA SCUOLA REALE FRANCESE DI CAVALLERIA
(*1833*).

PAOLO GIORDANI.

I BERSAGLIERI CICLISTI IN PATTUGLIA DI ESPLORAZIONE.

La cavalleria.

I figli del prode generale Margueritte, caduto a Sedan, narrano nel primo romanzo della loro dolorante epopea *Une époque*, offerta in olocausto all'anima della nuova Francia, che un vecchio colonnello dei dragoni domandasse a un capitano spiegando una carta del confine: « Passa il Reno a Sarrelouis, è vero? » e che il capitano gli rispondesse con tutto il rispetto possibile: « Perdoni, colonnello, a Sarrelouis passa la Mosella ». Quell'ignoranza, quantunque affidata alla tavolozza di due romanzieri insigni, è purtroppo storica: i fratelli Margueritte la tolsero ai documenti paterni che loro insegnavano, fra le molte cose, come proprio ad alti ufficiali dei dragoni, di un corpo cioè chiamato per sua natura ad illuminare il grosso dell'esercito nei servizi di avanguardia e di avanscoperta, toccasse di non sapere dov'è il Reno....

CAVALIERE TEDESCO A GUADO.

Contr'essi gli ulani dimostrarono di avere una grande preparazione alla guerra: continue, molteplici, perfette erano le notizie fornite dalla cavalleria prussiana ai comandi dei corpi d'armata: gli ufficiali conoscevano tutti la lingua del paese di occupazione, leggevano senza esitare le ottime carte delle quali erano provvisti. Il servizio di avanguardia e di avanscoperta valeva da solo per i prussiani una vittoria decisiva nel '70. I cavalieri di Guglielmo avevano fatte proprie le virtù di chiaroveggenza e di rapidità che erano state un vanto dei francesi e che il maresciallo Niel, battutosi gloriosamente a Solferino, raccoglieva nelle sue *Osservazioni sul servizio di cavalleria in campagna*: illuminare le colonne, allacciarle fra loro, molestare il nemico e da ultimo, a battaglia incominciata, dividersi sulle ali, vegliare....

Illuminare le colonne. Che cosa valga questo primo còmpito della cavalleria — truppa celere per eccellenza anche oggi fra quante si possono impiegare nei servizi di avanguardia e di avanscoperta — è detto dai critici militari della guerra turco-bulgara. Durante la battaglia di Lüle Burgas i bulgari, temendo che un corpo turco fosse sbarcato a Rodosto e potesse in tempo utile molestare la loro ala destra, gli mandarono incontro tutta la divisione di cavalleria indipendente comandata dal generale Nazlamow. Il corpo turco non c'era; i bulgari avevano avuto informazioni errate su questo punto. La divisione Nazlamow tornò indietro ma non in tempo utile per inseguire i soldati

LA CAVALLERIA SVIZZERA SI PREPARA AD ATTACCARE (AVANSCOPERTA ALLE GRANDI MANOVRE).

della Mezzaluna che, disfatti a Lüle Burgas avevano nondimeno potuto sottrarsi al contatto dei vincitori. La cavalleria bulgara rimediava subito dopo al mancato inseguimento procedendo, il 3 novembre 1912, ad una ricognizione che le permetteva di accertare come tutta la regione per un vasto tratto a ovest-sud-ovest di Lüle Burgas fosse stata sgombrata non solo dagli eserciti ma anche dalla popolazione mussulmana. I bulgari potevano così procedere tranquillamente e sicuramente dalla Tracia verso l'ultima linea della resistenza nemica appoggiata ai forti di Ciatalgia nell'istmo fra il mar Nero e il mar di Marmara.

Tempo non è ancora di critica per la gigantesca guerra che travaglia e dissangua il mondo, ma fin d'ora s'intravvede quali enormi vantaggi abbia recati la cavalleria russa agli ordini del generale Rennenkampf puntando nella Prussia Orientale lo scorso settembre durante la prima fase delle operazioni. Artiglieria e fanteria la seguivano, ma quella andò più lontano assai e, pur facendo largo sacrificio d'uomini, vide e attirò del nemico quanti più corpi importava vedesse e attirasse per impedire il collegamento delle truppe germaniche con le austro-ungariche mentre lo stato maggiore russo preparava la decisiva invasione della Galizia orientale terminata con la stabile occupazione di Leopoli.

CAVALLERIA ITALIANA IN ESPLORAZIONE.

Gli occhi e i tentacoli di un esercito.

Finora in questi richiami storici preliminari ho parlato soltanto della cavalleria, siccome quella che prima di ogni altro corpo, e poi con l'artiglieria, servì alle ricognizioni nelle grandi guerre fino al 1870. Anche ho usato indifferentemente i termini di avanguardia e di avanscoperta. È bene ora integrare il concetto e distinguere.

Non c'è gruppo di soldati, dalla semplice pattuglia e dal piccolo plotone ai corpi d'armata e di esercito, che non abbia la sua avanguardia. Compito dell'avanguardia è quello di « coprire » le truppe in marcia. Un reggimento, ad esempio, distacca innanzi a sè un battaglione, il battaglione una compagnia, la compagnia un plotone, il plotone una pattuglia, la pattuglia finalmente ha i suoi uomini di punta. Fra gli uomini di punta e il grosso del reggimento non deve mai essere alcuna, neppure minima, soluzione di continuità. Non appena il nemico è in vista il comando ne è avvertito, in virtù di quel collegamento ininterrotto e con movimento retrogrado, dagli uomini di punta al grosso, per mezzo di segnali o di messaggi. Allora l'avanguardia si stende, spara, trattiene il nemico, copre il reggimento permettendogli di prendere posizione, poi ripiega. La sua azione, di conseguenza, non dev'essere portata troppo lontano dal grosso delle truppe, non potendo da sola arrestare nè sostenere tutto l'urto nemico. Quello che è detto per un reggimento vale, fatte le debite proporzioni numeriche, per ogni più grande o più piccolo nucleo di soldati in campagna. Ancora un'osservazione: l'avanguardia non ha un compito strategico, non serve, cioè allo stato maggiore per predisporre e coordinare in guerra i movimenti delle grandi masse: preavverte e prepara, invece, i contatti immediati col nemico, la battaglia. Il suo compito è, quindi, evidentemente ed esclusivamente tattico.

L'avanscoperta, al contrario, è autonoma. La sua azione, rapidissima e assai vasta, si

svolge lontano dal grosso dell'esercito, è priva di ogni contatto con questo. Se incontra il nemico e qualora reputi utile la battaglia deve disporre di forze sufficienti per impegnarsi. E poichè anche la battaglia in tal caso conserva il carattere di ricognizione l'avanscoperta non può essere affidata a piccoli gruppi nè a corpi tardi per loro natura nei movimenti. Spetta a forti reparti di truppe celeri quali sono da tempo la cavalleria, l'artiglieria (preferibilmente a cavallo) e quali aggiunse poi la scienza applicata ai mezzi di trasporto: ciclisti, motociclisti, automobilisti. Dovendo muoversi in modo autonomo l'avanscoperta ha la propria avanguardia. Oltre l'esplorazione incruenta può ritenere utile la battaglia per togliere gli occhi e tagliare i tentacoli al nemico, e cioè sgominare la sua avanscoperta, sopprimere la sua avanguardia. Tutto quanto ho detto sin qui permette di concludere che l'avanscoperta ha un duplice carattere: strategico e tattico.

Carattere essenzialmente di avanscoperta ebbe la già ricordata incursione dei russi nella Prussia Orientale lo scorso settembre durante la prima fase delle operazioni. Avanscoperte non meno formidabili e modernissime furono quelle compiute dai tedeschi lanciando centinaia e centinaia di automobili a precorrere l'invasione del Belgio.

Gli esploratori.

Di là dalle avanguardie, il grosso degli eserciti e i corpi di avanscoperta lanciano gli esploratori: gli *éclaireurs* dei francesi. Questi, a differenza delle pattuglie di punta e dei plotoni di avanguardia, non tengono il contatto colle altre truppe: sono autonomi.

Devono frugare tutto il terreno scelto dallo stato maggiore per l'occupazione e informare sull'entità, sulla distribuzione delle truppe nemiche. Vedere senz'essere visti, ecco la loro virtù. Non impegnano combattimento se non in caso disperato. Le avanguardie non hanno alcuna iniziativa quando muovono in guerra: sono — ho già detto — le mani, i tentacoli del corpo che avanza: *sentono* il nemico e informano del contatto quel corpo aprendo nel tempo stesso la battaglia.

LE BATTERIE A CAVALLO DELL'ESERCITO ITALIANO

Gli esploratori *cercano* il nemico. Questa ricerca e lo studio del terreno essendo i loro due compiti caratteristici, ognuno intende che gli esploratori non possono avanzare in grossi nuclei nè compatti. Operano in un piccolo raggio d'azione come i forti reparti dell'avanscoperta in zone assai più vaste. Con una sola differenza: che l'avanscoperta può impegnare combattimento anche in casi non disperati.

E però si può dire che gli esploratori stanno alle avanguardie come l'avanscoperta al grosso degli eserciti.

Il giorno 4 pratile dell'anno VIII (24 maggio 1800) per poco Napoleone non fu fatto prigioniero dagli esploratori del colonnello Vuckassowich. L'avventura è narrata dal Gachot nello studio su *La seconda campagna d'Italia* e confermata da una relazione del curato di Bard.

Da Saint Vincent il Primo Console si era spinto oltre il colle del Joux che separa la Valtournanche dalla Valle di Challant per vedere se attraverso la Ranzola (colle fra la valle di Challant e quella del Lys) l'esercito francese avrebbe potuto sfilare sfuggendo alla portata del forte di Bard e sbucare poi, scendendo lungo il Lys, nella valle d'Aosta e nell'anfiteatro morenico d'Ivrea a sostegno dell'avanguardia comandata dal generale Lannes. Importantissima esplorazione questa nel più schietto ed ampio senso della parola.

Di ritorno, Napoleone e il Duroc che l'accompagnava precedevano di trecento metri la scorta e cavalcavano al passo. Dieci ulani austriaci agli ordini di un tenente apparvero improvvisi. Esplorazione contro esplorazione: essi venivano dal lontano Biellese attraverso la valle del Lys — una cinquantina di chilometri tutti percorsi in alta montagna! — e avevano incappato nelle linee francesi. Il tenente ordinò ai suoi uomini di impugnare le pistole e intimò a Napoleone di arrendersi. Non pensando affatto a difendersi il Console fermò il cavallo e disse:

— Signore, chi siete per parlare in questo modo?

— Noi apparteniamo al corpo degli esploratori di Vuckassowich.

Duroc era smarrito, Napoleone apparentemente molto tranquillo. Volendo guadagnar tempo ribattè all'austriaco:

— Consulterò il mio collega: ma per rispetto a due ufficiali che sono ben decisi a non opporre resistenza pregate i vostri soldati di non più minacciarci con le armi.

ALPINI ESPLORATORI IN MARCIA.

ALPINI SKJATORI IN MARCIA (ESPLORAZIONE).

ALPINI SKJATORI AL FUOCO (ESPLORAZIONE).

Subito le pistole vennero rinfoderate. In quel mentre sopraggiungeva la scorta al galoppo e circondava gli ulani.

Il Bonaparte, rivolgendosi all'ufficiale austriaco che era di origine belga e si chiamava Leclerc:

— Ora, tenente, voi siete prigioniero del Primo Console.

L'avventura veramente tipica di Napoleone e del tenente Leclerc elimina la opportunità di altre citazioni del genere e rivela quali siano le doti necessarie agli esploratori. Doti di carattere e d'ingegno indubbiamente superiori a quelle che si chiedono per un soldato comune.

Occorrono anche una maggior cultura e il sussidio delle nuove applicazioni ai mezzi di trasporto. Oggi il Primo Console lassù nella valle di Challant, fermi re-restando nella penisola gli apprezzamenti politici di or è un secolo, si sarebbe incontrato con una pattuglia di *kaiserjäger* (gli alpini dell'esercito austriaco) probabilmente muniti di skj, perchè nel maggio oltre i mille metri d'altezza la montagna è ancora in molte parti coperta di neve.

Per ragioni evidenti di celerità e di agilità nelle operazioni militari moderne dànno preferibilmente esploratori all'esercito, con la cavalleria, i ciclisti (in Italia volontarii e bersaglieri, i motociclisti, gli automobilisti, gli alpini skjatori. La guerra che ora si combatte vi aggiunge gli aviatori e i dirigibilisti che già avevano fatto qualche prova, ma non decisiva e neppure sistematica, nel conflitto italo-turco e nei due conflitti balcanici del 1912 e del 1913.

Anche le truppe di fanteria provvedono a un compito di esplorazione, ma vicina e tale da presumere l'esplorazione più lontana del-

la cavalleria, del ciclo, dell'automobile, dell'areoplano e del dirigibile. Questi esploratori della fanteria, a differenza degli altri che usano il fucile, debbono, se costretti ad impegnarsi (caso disperato), combattere all'arma bianca per non far conoscere al nemico con gli spari la presenza delle truppe che li seguono. Quantunque meno rapidi della cavalleria e dei veicoli a motore, gli esploratori a piedi possono arrivare, attraverso muri, alte siepi, pendii molto sensibili, là dove l'uomo a cavallo, in automobile o su motocicletta non giunge. Finita l'istruzione delle reclute sono scelti fra queste e preparati al compito con apposito insegnamento e speciali esercizi. — Lasciano gli zaini sui carri del battaglione, sono muniti di bandierine per segnali, di corde per scalare i muri, di ginocchiere e guanti in cuoio per strisciare sul terreno, per muovere carponi tra i cespugli.

ARTIGLIERIA DA MONTAGNA....

Superano i forti ostacoli con agilità uguale, o poco meno, i volontari e i bersaglieri ciclisti, la bicicletta essendo un piccolo peso per uomini allenati convenientemente. Ed hanno poi nel confronto con gli esploratori a piedi scelti nella fanteria il vantaggio grandissimo della rapidità su strada libera. Nell'alta montagna coperta di neve le pattuglie di skjatori compiono esplorazioni assai difficili e rapidissime a vantaggio dei corpi alpini e dell'artiglieria. Non occorrono finalmente, parole per convincere il lettore che l'esplorazione aerea compiuta con velivoli e con dirigibili è già oggi un formidabile «occhio» per gli eserciti e più lo sarà nell'avvenire.

....SULLE ROBUSTE SPALLE....

L'iniziativa dell'esploratore

Le doti di aperto intelletto, carattere e coltura si fondono in un sol tutto per l'esploratore. Questo tutto è l'iniziativa.

In un prezioso libriccino — *Discorsi militari* — or ora edito dalla Libreria della Voce di Firenze, Giovanni Boine scrive: «Chi avesse occasione di confrontare le *Norme per il maneggio delle armi* che sono del 1891 con le *Norme per l'impiego tattico delle grandi unità* che hanno sostituito nel 1903 le prime, vedrebbe quanto in soli dodici anni l'opinione militare abbia camminato nella questione del far più adatti ai tempi ed alle armi nuove la tattica vecchia e dell'integrare l'obbedienza disciplinare con una doverosa iniziativa. Nelle norme del 1891 per le tre armi di iniziativa personale quasi non si parla e non la si concede chiaramente che alla cavalleria ed alle truppe operanti in montagna: nelle nuove norme che le sostituirono si parla di iniziativa quasi ad ogni pagina e la si considera come obbligatoria. Ma già sett'anni prima, nel 1896, era del resto pubblicato il nostro ottimo *Regolamento di servizio in guerra* dove si dice (paragrafi 110 e 111) che il principio dell'iniziativa è tra i più potenti fattori di vittoria e si applica a tutti i gradi in ragione della responsabilità che a ciascuno compete. Si incita ad operare in battaglia, quando manchi l'immediato comando dei capi, secondo il proprio giudizio ed affrontando coraggiosamente la responsabilità dei propri atti. La mancanza di iniziativa è sempre più dannosa di un errore nell'apprezzamento della situazione e nella scelta dei mezzi».

Se le ragioni dell'iniziativa valgono ormai nel giudizio dello stato maggiore anche per il grosso degli eserciti tanto più sono apprezzabili per i corpi di esplorazione e particolarmente per quegli esploratori di punta che sono assai sovente sottratti nelle peripezie e nelle sorprese dell'avanzata all'immediato comando cui si riferisce il regolamento di servizio in guerra.

... DEI NOSTRI SOLDATI,

Io ricordo a questo proposito di aver osservato da un'altura, con orgoglio d'italiano, l'opera compiuta da una pattuglia di esploratori alpini che il comando del reggimento aveva inviati durante una manovra a precisare gli effettivi e le posizioni del-

IL BATTAGLIONE VOLONTARI CICLISTI E AUTOMOBILISTI SALE IL COLLE DELL'APRICA.

l'artiglieria contrapposta. I piccoli cannoni da montagna del partito rosso erano stati portati nelle ore antelucane a più di duemila metri di altezza e da posizioni assai bene mascherate fulminavano ogni tentativo di spiegamento del partito azzurro. Il tenente della pattuglia alpina lasciò ai suoi soldati libertà assoluta di movimenti per quell'esplorazione dando loro convegno in un punto ch'egli indicava dal basso e che presumibilmente, quando raggiunto, avrebbe permesso di vedere senz'essere visti la temuta artiglieria. Tempo massimo per dare la scalata: mezz'ora.

Avuti gli ordini, i soldati sparirono nella pineta ch'era sul fianco, riapparvero su di un lungo nevaio che fasciava in largo, a spirale, lo spuntone dietro il quale si nascondeva l'artiglieria dei rossi. Gli uni attraversarono la neve con gli skj, velocissimi quantunque in lieve salita, gli altri presero su per i greti dopo aver assicurati gli skj sulla schiena. I movimenti, l'adattabilità alla neve ed alla roccia avevano del prodigio.

ESPLORAZIONE AD OSTACOLO

Poco più su si ricomposero ad unità e, sorreggendosi come ai tempi delle testuggini romane d'assedio, affrontarono un canalone che sbucava alle spalle dell'artiglieria avversaria. Nessun gesto nè sforzo loro sfuggiva al mio cannocchiale da montagna: le gote si gonfiavano, le gambe s'inarcavano, i dorsi aderivano alla pietra.

Commoventissime in quel frangente le attenzioni dei rudi montanari per l'ufficiale che saliva con loro e che a un tratto apparve in cima campato con la personcina minuscola su di un cielo d'aurora agitando la bandiera dei segnali.

Dieci minuti dopo l'artiglieria degli azzurri, precisate le posizioni dei rossi, li riduceva al silenzio mentre gli alpini della pattuglia si facevano ringoiare gli uni sugli altri dal canalone con una esattezza spaventosa e sbucavano di nuovo sul nevaio per raggiungere, skjando velocissimi e tutti presi dal giubilo della vittoria, il grosso del reggimento.

MITRAGLIATRICE TRAINATA DA CICLISTI INGLESI IN ESPLORAZIONE.

Il prodigio del turismo e dello sport.

Il prodigio di quegli uomini dell'Alpe, l'adattamento mirabile anche degli altri esploratori — cavalieri, ciclisti, motoristi — alle accidentalità del terreno o, se si tratti di aviatori e dirigibilisti, ai capricci dell'aria, spiegano assai bene perchè il mio articolo chieda ospitalità in una rivista di turismo e di sport. L'ingegno e il carattere debbono essere sorretti nell'esplorazione da un perfetto allenamento fisico. E questo tanto meglio si ottiene quando più presto incomincia. Nel ginnasta quindicenne che avvezza il suo corpo con gli esercizi in palestra, nel ciclista che affronta per migliaia e migliaia di chilometri i circuiti delle nazioni, nell'aviatore che arrischia, per temprare l'anima e i muscoli, la vita facendosi prendere e riprendere senza posa dalle spire del vento, sono già in embrione gli esploratori di guerra. Lo sono particolarmente i giovani che compongono il Battaglione Volontari Ciclisti e Automobilisti agli ordini del comandante Carlo Monticelli. Il Battaglione, che ha sede in Milano, è riconosciuto dal Governo per importantissime esplorazioni di carattere militare. Non appena gli uomini del turismo e dello sport sono chiamati al nuovo compito militare tutte le virtù sbocciano dalla esuberante primavera della loro persona snella e forte. Onde lo stato maggiore si compiace quando scopre un d'essi in una recluta. Perchè la patria annida nella ginnastica del cervello e dei muscoli i suoi migliori destini.

RENZO SACCHETTI.

IL BATTAGLIONE VOLONTARI CICLISTI E AUTOMOBILISTI APPIEDATO.

IL CONCORSO DEL BUON ALBERGATORE

PIEMONTE 1915

Elenco degli Albergatori concorrenti inscritti dal 15 Ottobre al 15 Novembre 1914.

(Per quelli inscritti precedentemente, vedere l'elenco completo in *Rivista* Ottobre c. a.).

PROVINCIA DI ALESSANDRIA

COMUNE	CIRCONDARIO	NOME DELL'ALBERGO	ALBERGATORE CONCORRENTE
1. Asti	Asti	Nuovo Leon d'Oro	Fratelli Sacco
2. Nizza Monferrato	Acqui	San Marco	Rapetti Pietro

PROVINCIA DI NOVARA

COMUNE	CIRCONDARIO	NOME DELL'ALBERGO	ALBERGATORE CONCORRENTE
3. Baveno	Pallanza	Suisse et Iles Borromées	Ferraris cav. Santino
4. Baveno	Pallanza	Beau Rivage	Ferraris-Bottacchi e Pozzetti
5. Domodossola	Domodossola	Sempione	Bignoli Carlo
6. Meina	Novara	Meina	Violanti Francesco
7. Pollone	Biella	Viale	Viale G. Battista

PROVINCIA DI TORINO

COMUNE	CIRCONDARIO	NOME DELL'ALBERGO	ALBERGATORE CONCORRENTE
8. Viù	Torino	Moderno	Valfrè Luigi

RIASSUNTO:

Provincia di	Alessandria	—	Albergatori inscritti	N.	10
»	Cuneo	—	»	»	15
»	Novara	—	»	»	41
»	Torino	—	»	»	19

Totale al 15 Novembre 1914 N. 85

PREMI del T. C. I. — Medaglie d'oro, d'argento, di bronzo, diplomi e pubblicità gratuita a tutti gli Albergatori che conseguiranno dai 6 ai 10 punti di merito.

PREMI SPECIALI di Enti Pubblici e Ditte private: N. 45.

L'IGIENE NEGLI ALBERGHI

È assai nota ai Soci l'assidua cura con cui il Touring in ogni tempo si è preoccupato di attivare e di migliorare l'industria del forestiero in Italia, promuovendo concorsi per alberghi modello e per l'arredamento, economicamente ed igienicamente, più consigliabile degli stessi. Il successo dell'Esposizione di Torino, non ultimo dei successi del Touring, è storia di ieri.

Da poco tempo è sorto in Roma sotto gli auspici e la direzione degli onorevoli Sanarelli, Castellino, Scialoja, Canepa ed altri, un Istituto Nazionale Italiano di Vigilanza Igienica che, nel campo degli Alberghi, Stabilimenti di Cura, ecc., integra il compito che il Touring si è prefisso. Questo Istituto vuole spronare gli Albergatori ad adottare nei loro esercizi quei provvedimenti di indole igienica che valgano veramente in tutti i modi a tutelare la salute dei viaggiatori. Agli Alberghi che si siano sottoposti alla sua vigilanza, l'Istituto assegna una placca di distinzione che sarà di guida ai forestieri per la scelta dell'albergo più igienicamente condotto. L'esercizio scrupoloso della vigilanza è devoluto ad una schiera di Medici Fiduciari residenti nei Comuni d'Italia, esperti nelle discipline igieniche, che agiscono sotto la guida ed il controllo della Consulenza Generale, risiedente in Roma.

Noi attendiamo di vedere l'Istituto all'opera. Se questa sarà attenta ed attiva, come il nome dei promotori lascia sperare, non potrà che riscuotere il più ampio plauso ed incoraggiamento da parte del Touring.

A. C. MUSSO.
Console T. C. I. - Cornigliano Ligure.

CITTÀ DEL PASSATO E CITTÀ DELL'AVVENIRE

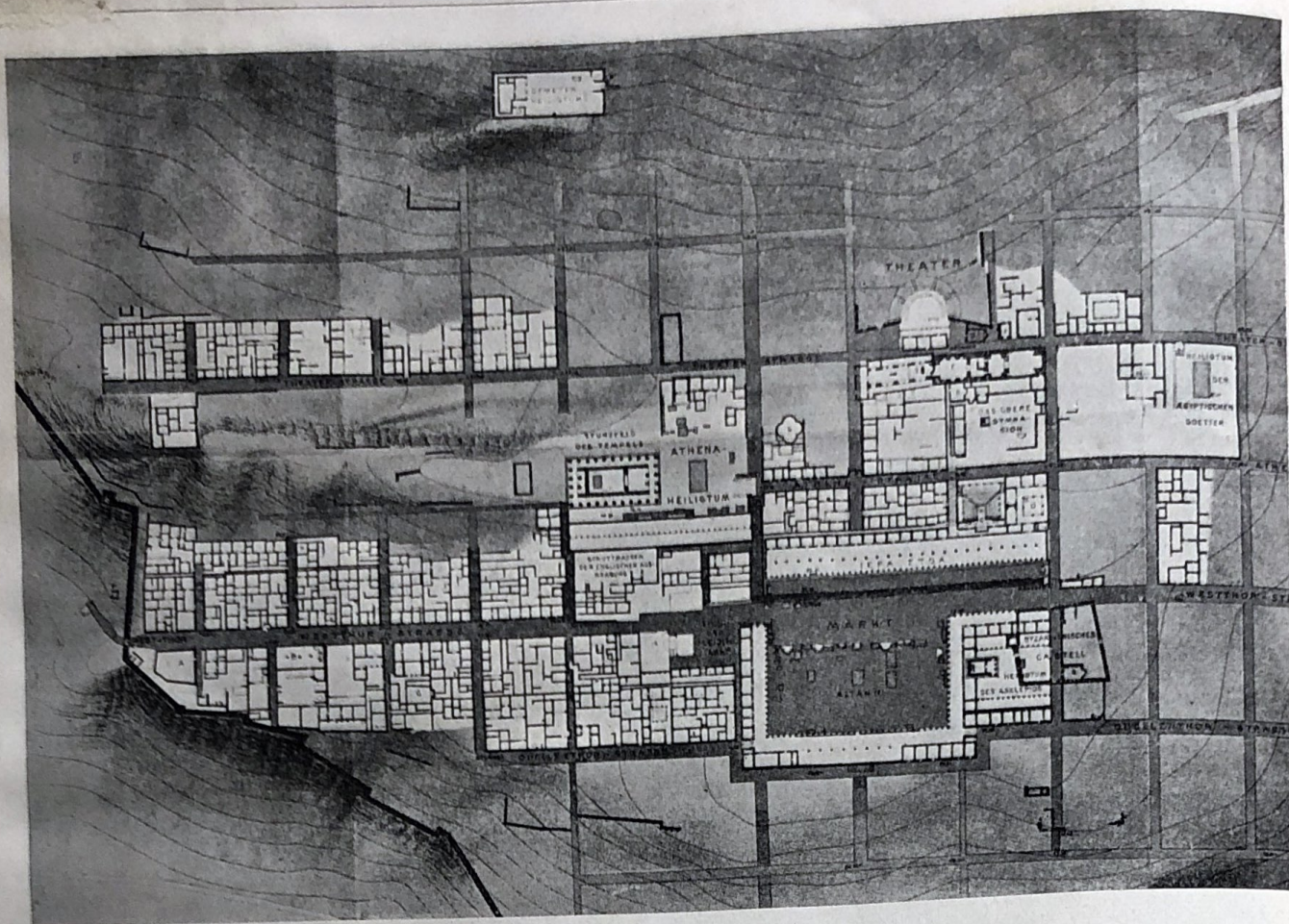
> L'uomo tra tutti gli animali è quello che meno può vivere in gregge.
>
> *J. J. Rousseau.*

Un nuovo ramo dell' arte è spuntato dal grand' albero del pensiero umano, al quale i tedeschi hanno trovato la denominazione cucendo insieme tre vocaboli e traendone fuori la « Städtebaukunst »: l' arte di costruire le città.

È arte sorta specialmente in Inghilterra, in Olanda, in Germania, in Scandinavia, in Austria, in Francia e in Belgio e che va diffondendosi in tutto il mondo civile, sotto il pungolo più che di preoccupazioni estetiche, di esigenze igieniche conseguenti all'eccessivo agglomeramento della popolazione nei massimi centri urbani (1).

Codesta arte però, non può dirsi assolutamente originale e peculiare dell'epoca nostra. Seppure rudimentale e dettata da preoccupazioni di

---

(1) Vedi un precedente articolo: *I movimenti delle grandi città* nel N. 6 (Giugno 1914), di questa *Rivista*.

PARTE DI PRIENE SECONDO GLI SCAVI COMPIUTI NEL 1895-98
Da una pianta di Wiegand e Schrader (scala 1 : 3200 circa).

ordine diverso, la troviamo anche in tempi lontani e in paesi diversi sotto forma di piani regolatori a tipo fisso delle città che i colonizzatori greci o romani andarono fondando (1).

In Asia, per esempio, durante la più parte della sua storia, nella Grecia primitiva, in Europa durante l'alto medio-evo le città consistevano di uno o due edifici preminenti: il tempio, la chiesa, la rocca o il castello; di una o due ampie strade per le processioni sacre, e di un formicolio caotico di vicoli angusti e di squallide abitazioni. Gli architetti si preoccupavano di costruire i sontuosi edifici destinati al culto o alle feste, al dominio o alla difesa, ma il caos circostante non costituiva per essi una parte interessante della città come un tutto unico.

Babilonia, Ninive, Assur avevano un'ampia diritta via che offriva sfogo alle cerimonie ed alle processioni, se non proprio per gli affari, o per le comodità della vita domestica. A questa rudimentale planimetria venuta dall'Oriente si ispiravano anche le città greche, quali Pireo, Rodi, Selino, Cirene, Solunto, finchè, verso la metà del terzo secolo avanti Cristo, si comincia a scorgere un sistema di piano regolatore se non nuovo, per lo meno più sistematico.

Mentre nell'antica Grecia la città era il centro dello Stato, anzi, era lo Stato stesso e, quindi, presentava ai cittadini edifici magnifici e feste sontuose per la sua via principale, nel periodo Macedone le città entrano a far parte di una più ampia compagine politica; l'uso degli edifici pubblici, lo splendore delle feste declinano, e si fanno invece sentire le pretese dei cittadini troppo trascurate dalle Città-Stato, e, sostenute dai nuovi filosofi, trovano in parte accoglimento anche nei piani regolatori. Noi vediamo così adottare nelle città che si vanno fondando attorno all'Egeo un più definito, più simmetrico, e spesso più rigido tipo di scacchiera. Si costruiscono ancora le strade ampie e gli edifici ornamentali, ma attorno ad essi si riservano spazi sufficienti per le abitazioni in comune.

Gli scavi di Priene, di Mileto, di Alessandria, Nicea, Sicione, Tebe, Pergamo, permettono di ricostruire lo scheletro di queste città, che si presenta nelle grandi linee come una scacchiera con le principali strade rettilinee che vanno da una parte all'altra della città e si intersecano nei punti centrali con buoni effetti prospettici. Tolta però l'Agora nel centro, non vi sono piazze, o spazi liberi o giardini negli altri punti della città.

Un frammento di una iscrizione trovato a Pergamo ci dà notizia di una legge attribuita a uno degli Attalidi, in forza della quale gli Astinomi avevano facoltà di far riparare la casa crollante dal suo proprietario, e, se questi non lo faceva, di ripararla a spese di lui. Se gli Astinomi trascuravano

(1) Per le città antiche attingemmo allo studio di F. Haverfield: *Ancient Town Planning* (Oxford, at the Clarendon Press. 1913).

TORINO (DA UNA PIANTA DEL 1865)
Il quadrato circoscrive la città romana.

il loro dovere, provvedevano i magistrati più elevati, gli Strateghi.

Quando dalla Grecia passiamo in Italia, troviamo che, prima ancora della città romana, esiste la *terramare* a forma trapezoidale con entro vie diritte intersecantesi ad angolo retto, segno che i piani regolatori delle città italiane derivano da fonti diverse da quelle della Grecia e dell'Oriente, perchè le *terramare* sono più antiche di Ippodamo, l'architetto costruttore di Rodi (408 a. C.), e di Nabucodonosor e di Sennacherib.

Combinato con questo tipo locale, il tipo della città greca portò alla formazione della città a tipo romano, che la Repubblica e l'Impero riprodussero non solo nella penisola, ma in Gallia come nella Bretagna, in Spagna come in Africa.

Per esempio, Pompei tiene della forma trapezoidale della *terramare* — così disegnata secondo l'Haverfield per favorire il deflusso dell'acqua nel fossato che circondava la città — e rassomiglia in parte anche alla costruzione militare romana.

Il tipo classico della città romana — non di Roma che crebbe come potè, e nella quale i suoi imperiali costruttori si preoccupavano soprattutto degli effetti prospettici e del fasto architettonico — era ordinariamente un rettangolo diviso in parti più o meno rettangolari da due grandi strade, orientate secondo la scienza augurale e che si incrociavano ad angolo retto nel centro o vicino ad esso. Tutte le altre strade correvano parallele o normali alle due principali per cui ne risultava un'esatta scacchiera di isolati (*insulae*) rettangolari, di forma quadrata od oblunga, con lati più o meno uniformi. Le vie erano di moderata ampiezza, anche le principali erano di poco più larghe delle altre, e gli edifici pubblici superavano la massa generale delle case. La costruzione più importante, il Foro — l'Agora dei Greci — era una piazza chiusa, decorata con statue e colonnati, ma sfornita di facciate che dominassero la città. In complesso queste città avevano una unità. Le loro parti, in un certo senso, armonizzavano, non essendo alcuna troppo negletta o troppo curata, e il tutto era trattato come un solo organismo, cosicchè si può affermare che il mondo romano fece un tentativo più consistente di costruire le città secondo un piano prestabilito che non avesser fatto le età precedenti. In Italia, Torino, Aosta, Firenze, Lucca, presentano nel tracciato delle vie di origine romana bellissimi esempi di scacchiere a isolati quadrangolari, mentre ad Ercolano ed a Napoli gli isolati sono a rettangoli oblunghi.

All'estero, Orange, Cartagena, Leibach, Numanzia, Lincoln, Autun, Trier, Silchester, portano i segni della impronta della civiltà romana la quale, coi piani regolatori ottenne due risultati: aumentò le comodità degli abitanti, e fece delle città delle unità più forti e più salde per resistere alle invasioni barbariche.

Il trionfo dei barbari ricondusse il caos nelle città, con le viuzze tortuose ed anguste, e con l'anarchia nelle costruzioni. Ma la planimetria romana non scomparve interamente e la vediamo rinascere anche nel medioevo a Terranova di Sicilia, a Barcellonette nel sud della Francia (1431), ad Aigues Mortes (1240) e più tardi a Batavia costruita dagli Olandesi nell'isola di Giava (1652), a Filadelfia in America (1682), a Kardahar nell'Afganistan (1253), come vediamo la stessa

L'ANTICA NAPOLI.
Riduzione da una pianta del 1816.

Torino uscire dai limiti della città quadrata romana, continuando e sviluppando la originaria sua struttura.

* *
*

Col secolo decimonono, e più, col secolo ventesimo l'arte di costruire le città assume un'importanza non mai conosciuta, si inspira a criteri ed a preoccupazioni affatto diverse, segue e segna linee prima ignorate, obbedisce a principii quanto più è possibile scientifici.

Superata la fase napoleonica delle spettacolose vedute prospettiche, come quella che dal Louvre va all'Arco della Stella, e la fase *haussmanniana* degli sventramenti e dei rettifili, riproducenti la monotona scacchiera romana, si arriva alla terza fase della città studiata e costruita nelle sue diverse parti secondo i bisogni, le funzioni e le abitudini dei nuovi abitanti.

La Germania, soprattutto, ha adottato dei criteri razionali nella trasformazione e nell'ingrandimento delle sue città.

I criteri ai quali dovrebbero ispirarsi gli edili furono esposti al primo Congresso internazionale delle Città a Gand, nel 1913. Così li formulava l'architetto Hubert Marcq di Bruxelles:

« Le arterie curve o con allineamenti mo-

CASE OPERAIE A SETTE LIRE LA SETTIMANA NEL VILLAGGIO DI HAMPSTEAD PRESSO LONDRA.

vimentati sono interessanti quanto le vie lunghe e diritte, che però possono essere qua e là conservate per riunire i punti più importanti, se le salite non sono troppo forti.

« Il senso artistico deve impedire all'autore di un progetto di piano regolatore, di creare un'intera città con vie diritte, tagliate ad angolo retto, genere monotono, che non riserba altro che delle zone a lotti di terreno della medesima profondità, e che riesce male adatto per la circolazione normale.

« I viali dovrebbero avere almeno trenta metri di larghezza, i *boulevards* quaranta metri.

« La intensa circolazione delle grandi città deve far evitare le piazze circolari e far adottare le forme quadrate se gli angoli hanno degli sbocchi a diagonali, o le forme rettangolari, trapezoidali od elittiche.

« Le vie debbono sboccare per quanto è possibile ad angoli ottusi, spezzando lo spigolo dell'angolo acuto che forma l'altro lato della strada, e devesi evitare sopra una breve distanza di attraversamento, la posizione di una strada esattamente in faccia ad un'altra.

« I grandi viali debbono avere delle vie di circolazione ben distinte: per le tranvie, le automobili, i ciclisti, le vetture, osservando sempre la doppia via per l'andata e il ritorno, e regolando la circolazione dei diversi mezzi di locomozione. I pedoni debbono avere un viale riservato con ripari sufficienti per rifugiarvisi, dei *tunnels* con scalinate e ascensori nei punti più pericolosi.

« L'orientazione perfetta dei diversi quartieri, l'allontanamento dei quartieri industriali fuori dalla direzione verso la città dei venti dominanti, sono elementi di un valore notevole di cui bisogna tener conto.

« Gli spazi verdi e i luoghi di riposo e di calma debbono essere più numerosi che sia possibile, in modo da raggiungere almeno un decimo della superficie totale della città.

« Nelle città costruite sopra un suolo accidentato bisogna approfittare di queste accidentalità per disporre a uno svolto, a un ripiano degli improvvisi effetti panoramici.

« Nei terreni piani si ricorrerà vantaggiosamente al largo anello (*Ring*), intramezzato da monumenti pubblici che chiuderà un centro commerciale ed una città amministrativa animati; attorno a questo anello un irraggiarsi di quartieri ricchi, borghesi ed operai riservati all'abitazione e costellati di *squares* e di giardinetti. Questi quartieri saranno a loro volta circondati da un ampio viale esterno.

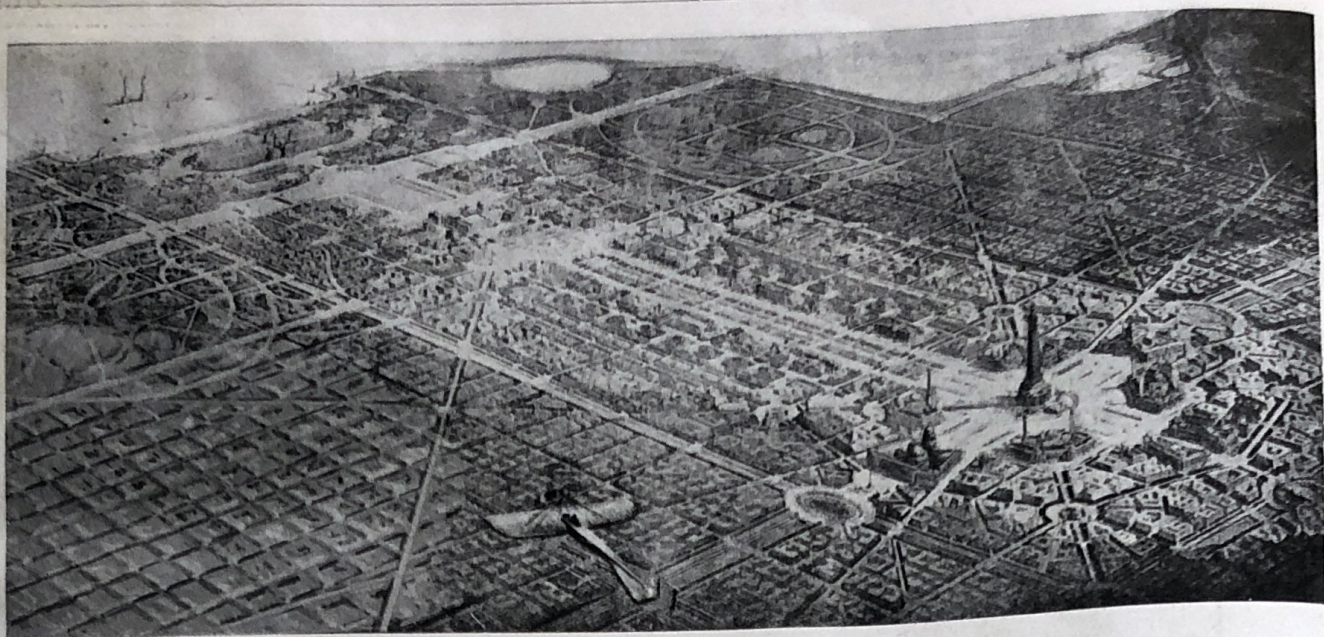
« Si ha così un doppio cerchio spazioso di aria e di luce, messo in comunicazione col centro per mezzo di vie radiali ».

Fra tutte le città tedesche le quali si sforzano di far ritornare entro la città di pietra la natura che ne era stata scacciata, è Düsseldorf che forma la meraviglia dei visitatori (1).

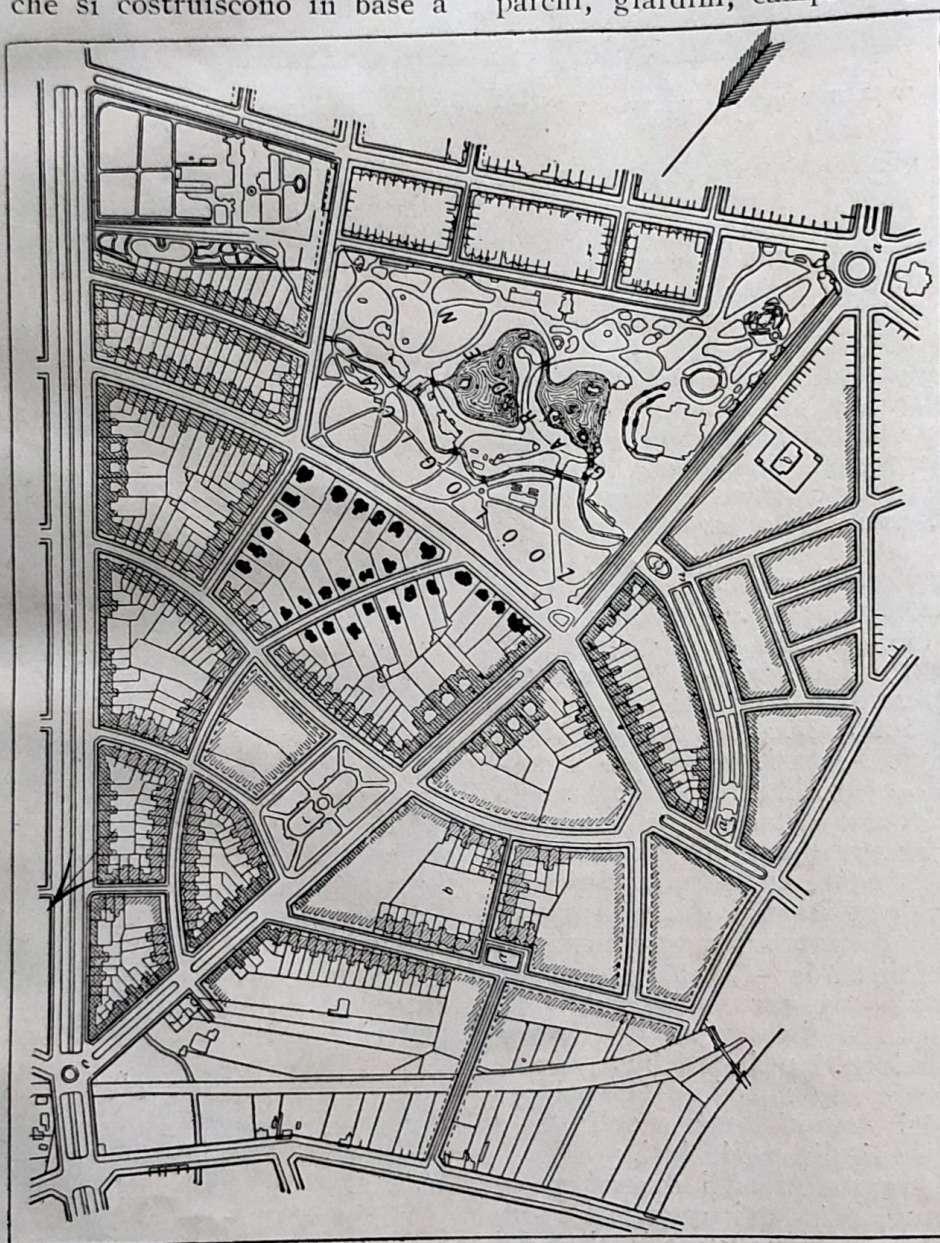
Il piano regolatore di un sobborgo che qui riproduciamo dà un'idea adeguata dei nuovi criteri seguiti.

***

Ma non basta parlar di ricostruzione e di sviluppo delle città esistenti, sono le città

(1) Veggasi il volume di un americano: Frederick C. Howe su le *European cities at Work* (Londra, T. Fisher Unwin, 1913) che è rimasto edificato dell'opera svolta dai Comuni tedeschi per instaurare « il regno della bellezza e dell'armonia universale ».

LA CITTÀ INTERNAZIONALE VISTA A VOLO D'UCCELLO.

affatto nuove che si costruiscono in base a un piano razionalmente studiato.

Ed ecco Letchworth a 50 km. da Londra, la tipica e famosa città-giardino inglese; ecco la capitale della Confederazione australiana che sorgerà ai confini della nuova Galles del Sud, sopra una collina che dominata dal Campidoglio, e che avrà ai suoi piedi il quartiere degli affari e del commercio; il quartiere industriale; il quartiere operaio a giardini; il quartiere universitario coi suoi edifici accademici; il quartiere dei giuochi e degli sports, con molti spazi liberi in forma di parchi, giardini, campi di giuoco, i quali, approfittando delle irregolarità naturali del suolo, formeranno dei piacevoli passaggi e permetteranno ai diversi quartieri di fondersi gli uni negli altri (1).

PIANO REGOLATORE DI UN SOBBORGO AD APPEZZAMENTI, A DÜSSELDORF.
I segni in nero e a tratteggio indicano le località riservate alle case per una o due famiglie, tutte provviste di spazio libero per orti o giardini davanti o di dietro.

Non basta: al citato Congresso di Gand fu presentato un progetto per la costruzione di una città internazionale che dovrebbe rappresentare e riunire le opere scientifiche, artistiche ed industriali del mondo intero ed esaminare il valore in rapporto ai bisogni ed ai progressi

(1) D. Alf. Agache: *La ville future* in *Documents du Progres* - Marzo 1914.

dell'umanità prima di diffonderli nell'universo.

La pianta qui riprodotta ci dispensa da una minuta descrizione.

* * *

Ma spingiamo l'occhio più a fondo nel lontano futuro e cerchiamo d'intravvedere come sarà una città dei secoli avvenire.

È una speculazione che ha tentato molti cervelli geniali: Campanella ci ha descritta la « Città del Sole », Tomaso Moro l'isola di « Utopia », Bellamy « Boston nell'anno 2000 », Hertzka il « Paese libero ».

Ma tutti hanno, in fondo, seguito un procedimento possiam dire grammaticale, hanno, cioè, semplicemente posto dinnanzi all'ordinamento sociale del loro tempo un *a* negativa ed hanno ideato una città e un ordinamento sociale che sono l'opposto di quelli da essi criticati, e dove domina un'atmosfera di armonia, di virtù e di felicità.

Un altro fervido ingegno contemporaneo H. G. Wells, invece di rovesciare i termini, gli elementi e gli aspetti del tempo nostro, ha dato alle tendenze demografiche, economiche e sociali che si vengono osservando, il massimo sviluppo logico, ha studiato l'influenza del progresso meccanico e scientifico nella vita e nel pensiero umano e ci ha dato in parecchi volumi una rappresentazione fantastica-ragionevole, della società futura, che non sorprende e quasi accontenta il nostro spirito.

Tenendo conto delle forze centrifughe e centripete che sono in giuoco nelle grandi città, apprezzando il valore dei rapidissimi mezzi di locomozione presenti e di quelli ancor più rapidi dell'avvenire per spostare la popolazione dai luoghi di lavoro a quelli di abitazione, e per approvvigionare dai centri della produzione le popolazioni urbane, e calcolando la superficie circostante che le grandi città possono dominare commercialmente, il Wells prevede nelle sue *Anticipations* che, in avvenire, Londra, Pietroburgo, Berlino, Parigi supereranno venti milioni di abitanti, e che, probabilmente, Nuova York, Filadelfia, Chicago, e quasi sicuramente Ankeu, arriveranno a quaranta milioni, distribuiti sopra un territorio di 80.000 chilometri quadrati.

Ma a questo punto di aumento e di diffusione non si potrà più parlare di città, che saranno parole antiquate come la parola « diligenza », poichè i rapidi mezzi di locomozione permettendo alle famiglie ricche ed agiate di andare ad abitare lungi dal centro degli affari, si vedranno spuntare delle città e dei distretti suburbani di un tipo fin qui sconosciuto e dove alle famiglie ricche faranno cerchio le classi professionali e le classi operaie e dipendenti che compiono lavori di fornimento delle derrate e degli oggetti a quelle necessarie e di riparazione di essi.

I risultati di questo accentuarsi delle forze centrifughe e dell'attenuarsi delle forze centripete saranno che « praticamente, tutta la Gran Bretagna, a sud degli Hinglands, sembra destinata a diventare una di quelle regioni urbane solcate non solo dalle ferrovie e dal telegrafo, ma anche dalle nuove strade automobilistiche e da una fitta rete di fili telefonici, di tubi pneumatici per i pacchi, insomma da un tessuto simile al sistema nervoso ed arterioso del corpo umano ».

Invece, quindi, della desolata ed uniforme landa attuale, la campagna circostante a una grande metropoli sarà disseminata di villette personali, di campi di corse, di gruppi di case poco lungi dalle officine e dagli stabilimenti dove il camino fumoso odierno sarà stato sostituito da apparecchi per l'utilizzazione della forza motrice del vento e dell'acqua; di piccole cittadine coll'antica cattedrale gelosamente conservata per il suo sapore arcaico, colle loro scuole, i musei, le stazioni, la centrale elettrica, gli alberghi e i ristoranti e con un tessuto di fili aerei provenienti dalla campagna circostante e convergenti verso gli uffici ed i negozi urbani.

E nella metropoli la scienza avrà trovato, assicura e descrive il Wells, le applicazioni più fantastiche e più meravigliose così nell'abbigliamento personale, come negli alloggi privati, nei colossali servizi pubblici di locomozione come in quelli di vettovagliamento e di divertimento per rendere la vita più gradevole a tutti.

La stessa architettura dovrà corrispondere ai nuovi bisogni e alle nuove concezioni artistiche. Forse, chi sa? sarà tradotto nella realtà il postulato di uno degli espositori del Gruppo « Nuove tendenze »: l'architettura nuova e l'architettura del calcolo freddo, dell'audacia temeraria e della semplicità; l'architettura del cemento armato, del ferro, del vetro, del cartone, della fibra tessile e di tutti quei surrogati al legno, alla pietra e al mattone che permettono di ottenere il massimo della elasticità e della leggerezza.

E chi vivrà, vedrà.

ALESSANDRO SCHIAVI.

TASSA DI CIRCOLAZIONE
SULLE VETTURE AUTOMOBILI, SUI MOTOCICLI E SUGLI AUTOSCAFI

In forza del Decreto Reale del 22 ottobre 1914 N. 1153, col 1 gennaio 1915 le vetture automobili ed i motocicli saranno maggiormente colpiti dal fisco e gli autoscafi saranno soggetti a nuova tassa.

Per quanto riguarda le automobili, l'aumento stabilito dall'art. 1 del decreto non ricade sulle vetture in servizio pubblico nè sui carri automobili di trasporto merci (articolo 2), ma unicamente sulle vetture ad uso privato. Esso è in ragione diretta della potenzialità delle macchine e va da un minimo di L. 3 per ogni HP se il motore sviluppa fino a 12 HP ad un massimo di L. 9 se il motore sviluppa oltre i 50 HP. Per la determinazione della forza dei motori rimane ferma la formula stabilita dall'art. 8 del regolamento 31 agosto 1910, N. 642.

L'art. 3 conferma il principio che la tassa sulle automobili, avendo carattere annuale, va versata integralmente qualunque sia l'epoca dell'anno in cui si richiede il pagamento, soltanto vien stabilito che le automobili che entrano in circolazione per la prima volta nel secondo semestre dell'anno solare, la tassa è ridotta alla metà. Viene così ristretto il trattamento che veniva in passato riservato alle automobili provviste di licenze di circolazione rilasciate durante l'anno, per le quali la tassa era ridotta di tanti dodicesimi quant'erano i mesi trascorsi dal cominciamento dell'anno solare.

L'art. 4 migliora la condizione tributaria delle vetture automobili ad uso privato importate temporaneamente dall'estero, le quali in passato per circolare oltre il trimestre di franchigia erano tenute a pagare tanti dodicesimi di tassa quanti erano i mesi che restavano a decorrere dalla scadenza del trimestre di esenzione, compreso il mese nel quale si verificava la detta scadenza.

Per il nuovo disposto dette vetture possono essere trattenute nel Regno anche per i tre mesi successivi a quello in cui scade il trimestre di esenzione, pagando un dodicesimo della tassa per ciascun ulteriore mese di soggiorno. Fu pure stabilito che il relativo pagamento può essere effettuato anche presso le dogane di confine all'atto della riesportazione dell'automobile dal Regno. Saranno così eliminati tutti quegl'inconvenienti che si sono verificati nei riguardi di automobilisti stranieri per il fatto d'aver tardivamente pagato la tassa di circolazione.

Infine viene disposto che l'automobile estera non riesportata dopo il termine di sei mesi si considera di nazionalità italiana e deve pagare tanti dodicesimi di tassa quanti sono i mesi dell'anno solare che restano a decorrere dalla scadenza del semestre.

Gli articoli 5 e 6 riguardano i motocicli. Mentre si è tenuta ferma la tassa di L. 25 per macchine di forza non superiore ai 3 HP, fu elevata a L. 35 per quelle il cui motore sviluppi oltre 3 HP fino a 6 HP, determinando ancora l'aumento del 50 % per i motocicli con carrozzella laterale o a rimorchio. Le modalità di riscossione della tassa stabilite per le vetture automobili sono pure applicate ai motocicli. Ne consegue quindi che il contrassegno applicato al motociclo non costituisce l'unico titolo per legittimare la circolazione di detti veicoli sulle aree pubbliche, ma occorre anche essere in possesso della ricevuta della tassa pagata emessa dagli uffici competenti e della licenza di circolazione su cui figuri l'annotazione di effettuato pagamento della tassa stessa.

L'art. 7 concerne la tassa sugli autoscafi. Per essi la tassa annuale è di L. 25 se il motore sviluppa fino a 3 HP, di L. 40 se il motore sviluppa di oltre 3 HP sino a 6 HP, ed in misura ragguagliata ad una metà della tassa fissata per le automobili ad uso privato quando il motore sviluppi oltre i 6 HP. Gli autoscafi adibiti al trasporto dei passeggieri sui laghi, fiumi e canali, con l'autorizzazione dei Ministeri dei Lavori Pubblici e della Marina, sono soggetti alla metà della tassa stabilita per gli autoscafi ad uso privato.

Il prodotto di questa nuova tassa sarà devoluto metà allo Stato e metà ai Comuni i quali però non potranno come in passato assoggettare i canotti automobili a tasse comunali di sorta.

Per l'uso di un autoscafo occorre essere provvisti di apposita licenza, che viene rilasciata dal Prefetto dietro pagamento di una tassa di L. 10 oltre i decimi e l'addizionale.

***

Ecco in succinto il nuovo assetto fiscale decretato per le vetture automobili, per i motocicli e per gli autoscafi.

Ricordiamo però che per le condizioni speciali in cui fu iniziata e per molti giorni condotta e non compiuta la lunga discussione sui provvedimenti tributari innanzi alla Camera dei Deputati, fu presentato un nuovo disegno di legge in un unico articolo approvato dai due rami del Parlamento, col quale il Governo era autorizzato ad applicare fino al 30 giugno 1915 in tutto o in parte i gravami proposti.

L'efficacia quindi dei provvedimenti tributari attuati col decreto Reale citato, rimane limitata nel tempo; in considerazione di ciò gli aumenti di tassa sulle automobili e sui motocicli e la tassa sugli autoscafi non possono essere esatti che per un semestre ammenochè una nuova legge proroghi tale termine od elimini la limitazione di tempo stabilito dall'art. unico della legge 19 luglio 1914, N. 694.

PASSEGGIATE INTORNO A MILANO

L'ABBAZIA DI CHIARAVALLE

LA CHIESA DELLA CERTOSA (XII SECOLO).

Da qualsiasi via si mova verso l'Abbazia di Chiaravalle, sempre essa si annuncia da lungi tra gli alberi. Appare prima la sagoma svelta del campanile, nitida sul cielo e opaca; poi mentre la forma s'ingrandisce e si precisa, si rende anche vieppiù agile e leggiera pei trafori delle bifore aperte da un lato all'altro.

A chi venga da Milano e abbia seguito, anzichè la via romana sino a Rogoredo e poi la ferrata di Pavia, la strada campestre che dalla località Gamboloita conduce diritto a Chiaravalle, la bella torre appare ben presto e scompare e ricompare ben spesso tra il verde, dominante il paesaggio. Così nella storia si ha veramente l'impressione di una dominante influenza esercitata su tutta la terra circostante dall'abbazia; con speciale riguardo a quanto è produzione agricola e benessere economico e onore d'arte.

"L'INCREDULITÀ DI SAN TOMASO" BASSORILIEVO IN BRONZO.

***

Dopo il Concilio di Pisa e i tentativi di conciliazione religiosa e i miracoli compiuti, i Milanesi erano tanto entusiasti di San Bernardo da volerlo tra loro come arcivescovo: egli peraltro se ne tornò in Francia, non prima però d'aver istruito un gruppo di volonterosi e pietosi cittadini e d'aver fatto venire da Clairvaux alcuni suoi monaci per costituire il primo nucleo del futuro cenobio. Ma partito egli d'Italia, tornando i Milanesi in lotta col Papa, sembrava che ogni disegno fosse abbandonato, tanto da indurre i monaci francesi a tornarsene via: quando un gruppo di notabili cittadini av-

GRAFFITO COLLA RIPRODUZIONE DEL CASTELLO DI MILANO PRIMA DEL 1521.

vedendosi che la cosa non era troppo dignitosa, raggiunsero e richiamarono i monaci, che erano giunti a Novara, donarono loro la « cassina » di Ravagiano a 4 miglia dalla città d'allora, e completarono l'atto munifico con la raccolta dei fondi per la costruzione.

Così il primo monastero di Cistercensi (il secondo si fondava nel seguente anno a Morimondo) si costituiva con monaci francesi e con novizi cittadini, nel 1135 « in die Sancti Vicentii », il 22 gennaio. Dal luogo d'origine dei monaci e dal primo cenobio « Clairvaux », trasse il nome, che prima d'avere l'esattezza e la sicurezza attuale, passò per molte dizioni: Cleiravale, Cleravalle, Caravalle come si legge anche in due lapidi del cimitero, del 1209 e del 1438.

RESTO DELL'ANTICO CHIOSTRO DEI CISTERCENSI PRIMA DEL RESTAURO.

Fu anche nominato « Monistero di Bagnolo, di S. Maria di Bagnolo », sì che ancora sulla strada che dal paese va a S. Donato è una « Cassina Bagnolo ». I primi tempi furon dati alla costruzione; tanto che solo nel 1138 si ebbe il primo abbate, Brunone, poichè evidentemente San Bernardo pensava che per i lavori di assestamento bastava un semplice

STALLI DEL CORO - INTAGLI IN LEGNO DI CARLO GARAVAGLIA (1645).

priore a reggere la comunità. Ma (e ciò è di un particolar interesse perchè in genere si crede il contrario) il lavoro di bonifica, di « messa in valore » del terreno fu tosto incominciato, secondo quanto prescriveva la regola dell'Ordine. Il luogo isolato, paludoso, malsano - accettato per quella massima attribuita a S. Bernardo « che il luogo dannoso al corpo servisse a fortificare lo spirito » — non poteva cadere in migliori mani di quelle dei Cistercensi che avevan l'abitudine di distaccare in ogni loro fondo una « grancia » o colonia agricola composta di conversi e guidata da un monaco; che volevano che tutti i conversi fossero uomini validi e abili; e non volevano che perdessero il tempo in pratiche religiose, ma solo imparassero il *Pater*, il *Credo*, il *Miserere*; — del resto che lavorassero.

NAVATA MAGGIORE DELLA CHIESA.

Ai Cistercensi (e specie di Chiaravalle) risale il merito di aver promosso sopra tutto la pratica dell'irrigazione ancora assai primitiva, con canali, navigli, roggie, rigagnoli, che sapevano condurre, incrociare, far passare sotto e sopra; si citano alcune opere di condotta d'acqua mirabili pel tempo. L'irrigazione era poca e limitata, i Chiaravallesi l'estesero a tutto il loro dominio e per i primi ricavarono 3 tagli dai bei prati quali noi vediamo ora, e senza i quali non sappiamo pensare la nostra verde pianura.

I Milanesi solo verso la fine del 12° secolo derivarono dall'Adda e dal Ticino il Naviglio della Martesana e il Naviglio Grande; i Chiaravallesi nel 1138 comperarono l'acqua della Vettabbia che abbiamo costeggiato al principio della strada, e comperavano l'acqua di sfogo del fosso di difesa della città al solo prezzo della pulizia del letto; vendevano poi a ore, a giornate l'acqua che loro sopravanzava.

Con questa modernità di piano e di intenti, con questa praticità di mezzi estesero i possedimenti in modo enorme; con opportune compere verso Lodi, verso Vico Maggiore e Pavia, con l'uso dei livelli perpetui che attraverso il tempo pel differente prezzo della moneta portavano un utile assai forte, giunsero a possedere, in capo a due secoli 60.000 pertiche di fondi, a prati e a vigne per lo più.

AFFRESCO DI BERNARDINO LUINI.

*
* *

Ma siamo giunti all'ingresso, così caratteristicamente secentesco. Passato il largo portico a volta, ed entrati nell'asimmetrico cortile, giocondamente campagnolo, si vede di fronte la facciata tutta sciupata dal rifacimento del 600, ricordato da una lapide posta sulla porta, che a destra conduce al chiostro, in data 1665. A destra è una costruzione ove era una volta l'ospedale e il dormitorio degli oblati, dei terziarii, e ove si conservava la famosa botte capace di 500 brente di vino che si distribuiva in carità. Ma dalla porta della chiesa verso l'ingresso sulla via, dietro un ciuffo di verde, a destra del portico si vede l'antica costruzione in mattoni, coronata dalla semplice cornice di cotto con gli archetti trilobati, che ha una sua fresca grazia semplice e antica, quale ritroveremo nel chiostro e nel cimitero; ma quale invano si cercherebbe nelle pretensiose costruzioni posteriori.

La chiesa, eretta secondo lo stile dei Cistercensi, è a tre navi attraversata in alto da un braccio; impostata verso oriente; con l'altare unico collocato in fondo al presbiterio.

Appena entrati colpisce una certa abbondanza di affreschi tardivi e poco belli; su quelle sgraziate mezze colonne costrutte attorno ai pilastri sono figurati priori e abbati dell'ordine; sulla parete rispondente alla facciata un affresco ricorda e vorrebbe celebrare la donazione dell'oblato Archinti per la fondazione della Abbazia; attorno alle navate, grandi freschi rappresentanti avvenimenti notevoli dell'Ordine, opera in massima parte dei fratelli Jo. Bapta e Jo. Maurus de Ropore detti i Fiammenghi, che firmarono nell'anno 1615, il 22 giugno. Queste grandi pitture chiare contribuiscono a dare una certa gaiezza alla chiesa, dalle cui porte spesso aperte entra allegramente il sole: non c'è bisogno di guardarle, anche pensando che nei primi tempi i Cistercensi avevano la proibizione di ogni imagine sacra. Guardiamo invece gli avanzi discreti delle pitture giottesche della cupola,

PARTE POSTERIORE DELLA CHIESA
DELLA CERTOSA (XII SEC.)

NAVATA TRASVERSALE, LATO A SETTENTRIONE.

che presentano anche nello stato attuale una ben diversa armonia di colore, e una ben maggiore e vera leggiadria di composizione e di lavoro. Guardiamo nella cappella a stucchi del lato di mezzodì la tavola data al Bramante, con un *Ecce homo* duramente e fortemente segnato nella costruzione, parco di colore, con una veduta d'acqua notevole nell'angolo superiore sinistro. Guardiamo sopra tutto in cima alla prima rampa della scala che conduceva al dormitorio, *La Vergine col Gesù* di Bernardino Luini: è un bell'affresco soffuso d'un oro un po' polveroso, ben conservato in alcune parti, come nel volto della Madonna, che val da solo tutto il resto. A destra nello sfondo si vede un monaco orante e la torre di Chiaravalle.

Ancora nell' interno, lasciando il tondo in bronzo dell'*Incredulità di S. Tomaso*, tondo che è murato a destra dell'abside troppo alto per essere ben osservato: è veramente pregevole il coro a due ordini di stalli, con 40 episodi del la vita di San Bernardo, assai ben scolpiti in legno dal Garavaglia, divisi da una serie di putti graziosissimi collocati tra le due parti estreme di certe strane colonne, ma in se stessi ben disegnati e ben eseguiti nel legno di noce dalla tinta calda. Presso l'altare è una sedia a tre posti, in legno intarsiato, anteriore al coro di forse un secolo e mezzo, opera presunta di due monaci del convento stesso.

Usciamo a destra nel piccolo chiostro; una piccola meraviglia di grazia raccolta, che ora per i buoni ristauri dell'Ufficio Regionale dei Monumenti è ripristinato in un lato intero coi due angoli, ma che era certo almeno egualmente bello e suggestivo prima dei restauri, come dalle due fotografie che si riproducono si può vedere. Il basso pilastro angolare quadrato, le due coppie di colonnine disposte nel senso della larghezza del muro, le coppie di cotto appoggiate ai

VEDUTA DELL'INGRESSO ALL'ABBAZIA DAL PIAZZALE INTERNO

contrafforti esterni a sperone, le volte crociate compongono un insieme calmo e severo. Presso la porta della chiesa è la cicogna, divisa del monastero colle insegne dell'abbate mitrato.

La lapide ricorda la data della consacrazione della chiesa, 1221; ci ricorda che solo negli otto giorni seguenti alla consacrazione le donne entrarono nella chiesa, da cui furono escluse sino al 1786; ci fa ricordare la leggenda, secondo la quale un giorno in cui i frati a due a due si avviavano a Milano per una cerimonia, le cicogne che numerosissime in quel luogo paludoso trovavano buon riparo al convento, si librarono sulle teste dei monaci e colle ali spiegate, a due a due, li accompagnarono. Immaginate un volo di cicogne sui prati di Chiaravalle e la stazione di Rogoredo?

Dal chiostro passando al cimitero si osservino sul lato sud della sacristia e del dormitorio (che ora si abbasserà per scoprire l'antico frontone), i graffiti, di cui due rappresentanti la città di Milano e il Castello colla sua torre ebbero un momento di notorietà all'ora della ricostruzione e del restauro del Castello stesso per opera di Luca Beltrami. Si osservi il retro dell'abside e dei fianchi, dove ancora alcune finestre aspettano di essere aperte ed altre di essere chiuse per sopprimere il cattivo effetto di alcune tarde manomissioni; e, senza che sia possibile descrivere, si gusti il tondo delle finestre, le cornici di cotto e d'archetti, l'armonia dell'insieme. Si guardi l'alzarsi ottagonalmente della torre che nasce dal mezzo della cupola centrale, con sì magnifico risultato, per uno di quei principii che troppo spesso dimentica l'architettura: quello della necessità pratica della costruzione. Dovendo i Cistercensi durante l'officio dar frequenti tocchi di campana, costumavano tener le campane direttamente sul coro e sulla cupola: così qui sui quattro pilastri esili appoggiano i quattro archi, che si raddoppiano per giungere all'ottagono della cupola. Con tre sbalzi s'innalza la torre. Sopra le otto finestre della base, le due logge doppie, a colonne sotto, a pilastri sopra; e poi con tre serie di colonne s'alza la torre che finalmente ha attorno al cono terminale un'ultima loggia aperta e bassa a guisa di corona.

"ECCE HOMO" - TAVOLA ATTRIBUITA A BRAMANTE DA URBINO.

Solo il campanile di S. Gottardo veduto dall'alto del Duomo eguaglia la grazia leggera, lo slancio aperto e sicuro di questa torre che del resto si vuole da alcuni del medesimo Francesco Pecorari da Cremona.

Attorno è il piccolo cimitero, un prato ove l'erba è spesso lasciata altissima, cintato da un muro (dietro cui è immediata la via ferrata) con qualche cappelletta intorno, e tra due cespugli una nuda croce di ferro; non c'è da descrivere, ma solo da sentire: da sentirsi in una strana e improvvisa oasi di silenzio, non triste, ma tutta di serena e ilare pace.

CAPPELLA DELLA NAVATA TRASVERSALE, LATO DI MEZZODÌ.

Sotto, poichè in chiesa era divieto di sepoltura se non per vescovi e per abbati, sono i monaci; attorno alcune tombe di patrizi milanesi che per lo più avessero parenti nel chiostro. Ecco a fianco della porta una tomba dei Della Torre col noto stemma, una lapide della famiglia stessa colla torre a tre piani merlata, i gigli e il leone; altre lapidi già ricordate sul muro di fianco; altre cappellette addossate sul muro esterno. Quella che conserva più tracce di antica pittura ricopre il vuoto sepolcro dell'avventurosa Guglielmina, di presunta stirpe reale, in vita e in morte venerata come santa; poi, coinvolta in ispirito al processo fatto dal Santo Ufficio a certo prete Andrea e donna Manfreda suoi seguaci, accusata di ogni oscena avventura e di ogni turpe pratica: le sue ossa, come ossa di eretica, dop la beatificazione della sua anima, furon disperse al vento.

*
* *

Si indugia volentieri nel prato cintato e fiorito, tra le cose belle vive e i misteriosi ricordi delle cose morte: anche se a pochi metri passi fragoroso un treno rapido, o ansimante e goffo uno ridicolmente lento, lungo e pesante.

Il cittadino che si sia concessa una mattinata di riposo indugia volentieri e allontana il momento del ritorno. Dopo aver goduto quelle pure opere d'arte che l'abbazia rinchiude, dopo aver considerato nel suo complesso la meravigliosa costruzione, s'indugia nel cimitero movendo in qua e in là a leggere un'iscrizione, a rilevare una traccia d'affresco. I nomi anche se decifrati con stento richiamano frammenti e ricordi di storia, che una nuova luce improvvisamente assumono dalla pietra che li richiama, dal luogo ove son evocati: l'acuta curiosità pei nostri padri, della vita del loro pensiero e del oro corpo trova buona materia a soddisfarsi.

UN LATO DEL CHIOSTRO DOPO IL RESTAURO.

La cupola e il campanile sovrastante cui di tratto in tratto lo sguardo è richiamato, toglie ogni irreverenza e ogni

asprezza: si sa che dal suo sommo la vicina città è dominata completamente, e si pensa che spesso qui si ruppe l'impeto dell'onda tumultuosa che dalla città, come centro, tutt'intorno pel paese si spandeva. Si pensa che sotto la protezione dell'agile guglia, nel chiostro più di un'opera fu pensata e gagliardamente compita; nel cimitero trovò rifugio più di un disperato e di un vinto.

Non trova ancora un po' di pace il cittadino che vi venne dalla città e che s'indugia tra l'erba?

Forse più pace vi trova il cittadino di oggi che non qualche suo antenato nei secoli passati.

Forse più serenità spira su Chiaravalle oggi, quando il silenzio e il riposo lascia il luogo tutto alla contemplazione dell'opera d'arte, all'evocazione dei ricordi, al sogno che anima i magnifici aspetti del passato per poterlo conoscere e rivivere, che non una volta quando il rumore giornaliero della vita si faceva sentire, quando le opere d'arte non erano che adornamenti dei più trascurati e sconosciuti, quando tutta l'abbazia stessa che noi ammiriamo non aveva altra importanza che quella d'esser la casa del gruppo monastico.

DECORAZIONE DEL TIBURIO - AFFRESCO DI SCUOLA TOSCANA.

Eppure ciò che è rimasto non è il fatto nè è l'uomo, ma l'opera d'arte che dall'uno ebbe origine e dall'altro occasione; — eppure mentre la vita monastica e mondana che animò il cortile per cui razzolano di bella quiete le galline, che ebbe fasto nella chiesa di cui lo scaccino fa pulizia ogni tanto, che ebbe la temuta fine nel cimitero che è ora tutto sorridente calmo, non lasciò ormai che imagini scialbe, evanescenti, incerte e malcerte; — il monastero, coi suoi edifici e le opere d'arte che attorno alle massime si raggrupparono è ancora verità sicura ed attuale, realtà evidente e manifesta.

Il cittadino non penserà così mentre ritorna alla sua città, verso le molte cure e i molti affanni che passano senza lasciar alcuna traccia?

Non vi sgomenterà avvedendo che il suo tempo nulla lascia ai nepoti di quanto gli avi a noi nepoti lasciarono?

AUGUSTO CALABI.

CIMITERO ADIACENTE ALLA PARTE ABSIDALE DELLA CHIESA (*fot. Alinari*).

I servizi automobilistici con vetture SPA attraverso l'Italia.

Linea Terranuova Orosei Nuoro. Cantoniera La Suaredda e Stagno di S. Teodoro.

Linea Belluno-Pieve di Cadore-Cortina d'Ampezzo.

IL GIUDIZIO DEI CLIENTI - Novembre 1914.

Il Cav. Roberto Nasi di Torino scrive:

Ho esaminato le v/ ultime costruzioni e le ho viste anche alla prova. Nessun dubbio che esse rappresentano un vero e reale progresso sul tipo da Voi vendutomi da oltre 4 anni, ma poichè in questi quattro anni esso non mi ha mai fatto il minimo torto, non mi ha mai abbandonato in mezzo alla strada, e continua a servirmi in modo inappuntabile per il disbrigo dei miei affari in città e fuori, mi ci sono affezionato.... e non so decidermi a cambiarlo.

Potete esser certi però che per rimodernare il mio *garage* non potrò rivolgermi che a Voi. Come si potrebbe abbandonare l'*Aquila Italiana* una volta provata? occorrerebbe aver perso il gusto dell'automobile!

Per quanto riguarda poi il consumo di gomme e di benzina, debbo dichiarare che non ho trovato mai macchina più economica.

Potete quindi esser certi della fedeltà del vostro....

Il Dottor Guglielmo Berti di Bologna:

Dalla metà di febbraio a tutt'oggi, ossia in nove mesi, non credo che la mia *Aquila* 20/30 HP sia stata ferma in media un giorno al mese, anzi ha approssimativamente percorso in modo meraviglioso e degno di ogni elogio, senza il più insignificante inconveniente, e senza badare alla qualità della strada circa 15.000 Km. Ha salito varie volte la scalinata della Chiesa di S. Petronio in Bologna, si è inerpicata su sedicenti mulattiere fino al paesino di Tresasso sopra Monzuno, dove mai nè prima nè dopo sono saliti automobili; ha corso con onore nel circuito Toscano, è ruzzolata in un profondo fossato rimanendo incolume; e con questo va sempre bene come prima e forse meglio di prima.

Dopo tutto ciò posso attestare con cognizione di causa che l'*Aquila Italiana* vale più di tante altre marche: la vado consigliando a tutti....

Il Sig. Raffaele Bassi di Persiceto:

. . . . Concludendo debbo confermarle che la mia *Aquila* 12/15 è semplicemente meravigliosa sotto tutti i rapporti.

Il Sig. Toschi Carlo di S. Polo d'Enza:

Da qualche mese possessore di un'*Aquila* da voi fornitami, sono in grado di apprezzare nel suo giusto valore i pregi non comuni di questa macchina duramente provata sulle peggiori strade che mi circondano.

Il Dott. Pietro Tarchini di Bologna:

Sono lieto di poterle dichiarare che la mia *Aquila* a 6 cilindri da Lei acquistata già da quasi due anni mi ha sempre fatto un ottimo servizio. Non ho mai dovuto lamentare alcuna anormalità nel funzionamento del motore, che sempre ha conservato il suo costante e regolare rendimento, specialmente nel superare le più aspre salite.

Il Sig. Oreste Cicchetti-Noleggi, Torino:

Sono lieto di potervi dichiarare che la vettura *Aquila* 6 cilindri che adopero per servizio pubblico mi ha sempre dato piena soddisfazione. Ho percorso con essa molte migliaia di chilometri senza mai restare in *panne*. Debbo esternarvi anche la mia ammirazione non solo per la velocità e regolarità di marcia, ma anche per il consumo veramente minimo di gomme e di benzina che rappresenta un risparmio tutt'altro che indifferente.

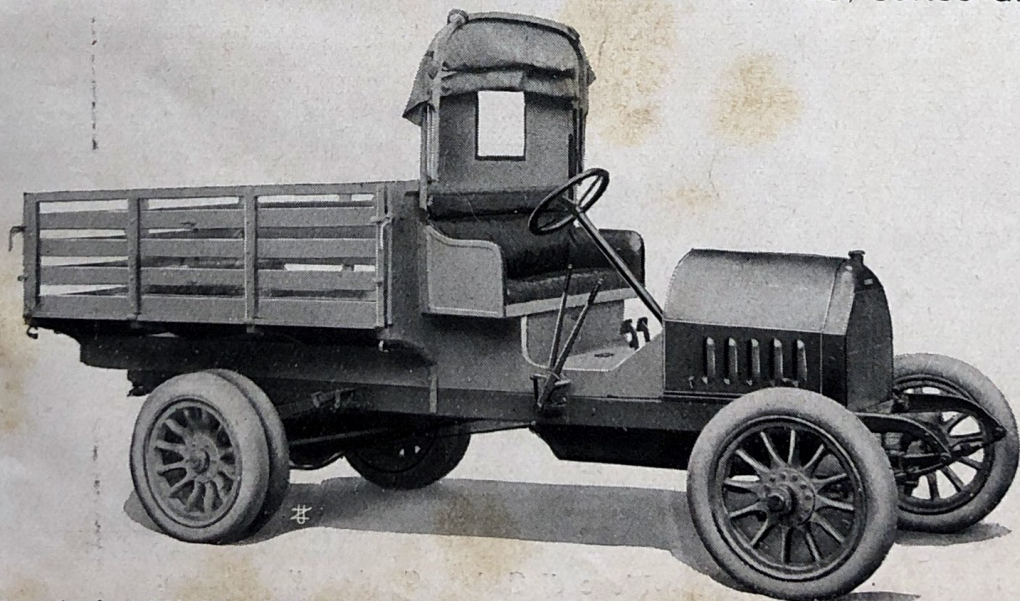
Il Sig. Moretti Amedeo di Ferrara:

Dopo 4 mesi di intenso automobilismo con una 12/15 *Aquila* dichiaro che le mie liete previsioni sono state superate. Grazie alla sicurezza, celerità ed economia di questa macchina ho trovato in essa il mio migliore coadiutore nel disbrigo dei miei affari.

Il Sig. Adolfo Bersani di Bologna:

La mia *Aquila* 20/30 HP mi si rivela sempre più una macchina veramente completa e le affermo la mia piena soddisfazione per il felice intuito che mi ha guidato nella scelta.

Le lettere che precedono sono state prese a caso fra le innumerevoli che giornalmente pervengono all' Aquila Italiana *dai suoi Clienti tutti ugualmente entusiasti della loro macchina: la serie potrebbe continuare all'infinito.*

AQUILA ITALIANA FABBRICA DI AUTOMOBILI - TORINO, CORSO GRAGLIA

Le nuove costruzioni dell' AQUILA ITALIANA. - Camion da 1500-2000 kg. netti. - Massima robustezza, minimo consumo.

SOCI FONDATORI DELLA SEDE

543. BARONCINI Rag. CESARE, Milano - 544. BOGLIONE GIUSEPPE, Rosario Santa Fè - 545. BORSALINO Comm. TERESIO, Alessandria - 546. BRACCHI GIUSEPPE, Roma - 547. CALANDRIA DOMINGO, Buenos Aires - 548. CALDERARA Dott. GASPARE, Milano - 549. CALVI Avv. MARIO, Edolo - 550. CANTONO GIORGIO, Andorno Cacciorno - 551. CASAZZA ANNIBALE, Bonemerse - 552. CASTAGNINO STEFANO, Buenos Aires - 553. CENTURIONE March. Ing. CARLO, Roma - 554. CONSONNI Cav. CESARE, Milano - 555. DACCO' Rag. LUIGI, Milano - 556. DE HERRA Nob. Cav. FERDINANDO, Milano - 557. DITTA ANTONIO VALLARDI e C., Milano - 558. DONATI Cav. Uff. LAZZARO, Milano - 559. GALLONE ERNESTO, Milano - 560. GHIRLANDA SILVIO, Rosario Santa Fè - 561. JARACH Ing. ALDO, Milano - 562. JOHNSON AUGUSTO, Milano - 563. JOHNSON CARLO STEFANO, Milano - 564. LANZA DI SCALEA GIUSEPPE, Palermo - 565. LOMBARDO ANTONIO, Lodi - 566. MACCHIORLATTI FEDERICO, S. Paulo - 567. MALNATI Rag. CARLO, Milano - 568. MANZONI Dott. CARLO, Milano - 569. MANZONI Dott. ENRICO, Milano - 570. MANZONI GIOVANNI, Milano - 571. MARAZZI Conte GEROLAMO, Torino - 572. MARTINOIA ALESSANDRO, Milano - 573. MARTINOLI Rag. ANGELO, Milano - 574. MEDICI DEL VASCELLO March. On. LUIGI, Venaria Reale - 575. MENOZZI Comm. Prof. ANGELO, Milano - 576. MONZINI VITTORIO, S. Paulo - 577. MUNICIPIO DI PADOVA - 578. MUNICIPIO DI TORINO - 579. NICASTRO Avv. ANTONINO, Siracusa - 580. PAPADOPOLI ALDOBRANDINI Conte Sen. NICOLO', Venezia - 581. PEIRCE GIORGIO W., Napoli - 582. POGLIAGA UGO, Fiorenzuola d'Arda - 583. PUGLISI CARBONE NICOLA, S. Paulo - 584. RAFFA Col. MARIO, Milano - 585. RAMOINO VITTORIO, Bengasi - 586. SCOLA TOMMASONI Bar. BARTOLOMEO, Creazzo - 587. SESIA CARLO, Torino - 588. SOCIETA' MEDA e WINTERBOTTON, Milano - 589. SOLA CABIATI Conte GIAN LODOVICO, Milano - 590. TESTA GIORGIO, Torino - 591 TORREANI ASTOLFO A., Asuncion - 592. TORTONESE GIULIO, Milano - 593. VALABREGA Ing. ADOLFO, Milano - 594. VANZETTI Comm. Ing. CARLO, Milano - 595. ZANCA FRANCESCO, Palermo.

INFORMAZIONI

Aereologia.

— Un nuovo gas sembra che entri a far parte della nostra atmosfera, il Geocoronio: solo, esso si troverebbe presso la superficie terrestre in quantità piccolissime e cioè ve ne sarebbe circa 0,00058 in 100 parti di aria in volume, secondo l'ipotesi del Wegener, mentre si ritiene che sia uno dei principali costituenti dell'atmosfera ad altezze superiori ai 200 Kilometri, dove non esisterebbero più che tracce dei costituenti dell'aria più pesanti quali l'ossigeno, l'azoto e l'anidride carbonica.

Questo gas non ancora determinato chimicamente verrebbe a corrispondere nel sistema di Mendelejeff all'elemento sconosciuto di peso atomico 0,4 circa. Il suo nome fu proposto dal Wegener per similitudine al Coronio solare: giacchè appunto come questo per il sole, esso costituirebbe l'involucro esterno più lontano dalla nostra terra. La difficoltà della sua identificazione è assai grande sia per la piccola quantità con cui si trova nell'atmosfera inferiore, sia per la sua estrema mobilità e non sarà certo facile neppure, per questa ragione specialmente, sorprenderne la presenza nei campioni di aria prelevati a grandi altitudini, a meno che non si trovi modo di fissarlo e analizzarlo così indirettamente.

— Una vettura Aereologica sul tipo di quella ideata dal Cap. Saconney, è stata costruita nell'Osservatorio aereologico di Lindenberg. Tale vettura porta un verricello di tipo speciale nuovissimo, che potrebbe essere preso anche come modello per impianti stabili, fissato nella parte posteriore. Nell'interno è arredata per le osservazioni aereologiche. Una innovazione in questa vettura è l'applicazione di una verga lunga sette metri e composta da bambù e canne di acciaio, la quale si muove in una giuntura fissata al bordo superiore e anteriore della vettura. La parte più bassa si sporge obliquamente in avanti fino quasi a terra, mentre la parte superiore si sporge obliquamente all'indietro superando l'altezza della vettura di circa quattro metri. Quest'asta termina con un uncino ed è mantenuta

nella sua posizione da una corda elastica. Se l'asta incontra un ostacolo, come ad esempio un filo teso attraverso la strada, ne indica subito la presenza trasportandolo contemporaneamente in alto. Due sbarre di ottone ascendenti obliquamente collocate nella parte anteriore della vettura salvaguardano lo chauffeur. L'utilità di questa innovazione si ha nella possibile ricerca dei Cervi-volanti, sfuggiti nelle esperienze che si fanno giornalmente nello stesso Osservatorio, i quali strappato il cavo di ritenuta, s'involano raggiungendo talvolta notevoli distanze. Con questa vettura basta un rapido giro nei dintorni dell'Osservatorio nella direzione probabilmente seguita dai Cervi-volanti per rintracciarli e con essi il meteorografo con le sue preziose indicazioni. Si elimina così anche rapidamente l'inconveniente gravissimo che può presentare il cavo d'acciaio disteso attraverso a strade frequentate da vetture automobili.

— Il Servizio Aereologico tedesco, organizzato dall'Osservatorio Aereonautico di Lindenberg ha avuto un notevole incremento a pochi mesi di distanza dalla sua creazione. I primi esperimenti in proposito furono iniziati nel 1912, quando già da due anni si faceva un simile esperimento in Italia, ma subito dopo nel successivo anno, apportate al servizio le necessarie modificazioni e perfezionamenti, esso cominciò a funzionare disponendo di Stazioni costiere ed interne numerose. Successivamente, avendo aderito a tale Servizio, Osservatori di Nazioni confinanti, si potè usufruire delle segnalazioni di Kopenaghen, di de Bilt (Olanda), e di Vienna. Più tardi il Servizio si completò con Stazioni della Baviera e del Wurtemberg e fu necessario instituire una Stazione secondaria a Francoforte sul Meno per le informazioni e nell'interesse del Servizio aereonautico della Germania del Sud.

Uno dei risultati più brillanti in questo Servizio è stato quello di poter conoscere con molta approssimazione la superficie delle regioni coperte da nebbia fitta, essendo questo della nebbia uno dei maggiori inconvenienti per i quali si erano verificate in Germania numerose disgrazie. Per un circuito di circa 300 chilometri intorno a Lindenberg per mezzo delle segnalazioni di ben 107 Stazioni di osservazioni, si poteva avere sicura conoscenza della trasparenza dell'aria.

Inoltre fu attivato il servizio di informazioni del tempo ai dirigibili in moto mediante la telegrafia senza fili con molto successo.

Numerose furono sempre le informazioni richieste, da parte in specie dei piloti borghesi, che si rivolgevano alla nuova ed utile istituzione con perfetta fiducia, tale da essere la prognosi inviata decisiva per l'aviatore per la continuazione, l'inizio o no di un volo.

Risultati che si sono potuti ottenere mercè una rapida e larga organizzazione, la cui vastità si rende manifesta se si pensa che, considerati i soli Uffici Postali partecipanti, e funzionanti da Stazioni di informazione, questi erano alla fine del 1913 ben 617!

— Anche il Servizio Aereologico Italiano progredisce nella sua attività. Sono state finalmente istituite delle Stazioni Aereologiche assai importanti per la loro posizione, l'una a Badia Prataglia nell'Appennino toscano, l'altra a Fossato di Vico nell'Appennino Umbro; le quali erano indispensabili per la conoscenza dell'atmosfera nei valichi frequentati dalle nostre aereonavi. Nutriamo fiducia che ad esse seguano altre Stazioni di montagna nei punti per i quali si potranno svolgere le grandi vie aeree di Italia.

Inoltre molte delle Stazioni aereologiche, che attualmente ammontano a 32, forniscono i risultati di lanci effettuati tanto al mattino che al pomeriggio, ciò che facilita notevolmente la conoscenza dell'atmosfera e rende meno pericolosa di insuccesso la prognosi fatta per intervalli troppo lunghi di tempo.

Aeronautica.

— *La radiotelegrafia sui dirigibili.* — Percy G. B. Morriss afferma, nella rivista *Aero and Hydro*, che gli *Zeppelin* tedeschi sono provveduti di apparecchi radiotelegrafici, per mezzo dei quali possono comunicare fra loro e con le stazioni di telegrafia senza fili situate a terra. L'utilità pratica degli apparecchi radiotelegrafici, a bordo delle aeronavi destinate ai servizi di esplorazione, è stata riconosciuta nelle manovre tedesche del 1909, nelle quali il *Gross II*, che era prov-

veduto di un impianto di telegrafia senza fili, rese servigi molto più importanti di uno *Zeppelin* che ne era privo. Da allora le Autorità militari tedesche hanno voluto che tutti gli *Zeppelin* portassero a bordo un impianto radiotelegrafico.

Benchè aumenti l'utilità dell'aeronave, la presenza di un impianto radiotelegrafico a bordo espone il dirigibile a un pericolo, quello dell'accensione accidentale della grande massa di gas infiammabile racchiuso nell'involucro, accensione che può essere provocata dalle scintille prodotte per induzione dalle rapide variazioni di potenziale elettrico, necessarie per la trasmissione delle onde herziane. Però, secondo il Morriss, le preoccupazioni nutrite a tale proposito da alcuni tecnici sono esagerate. Anche quando naviga durante un temporale, il dirigibile è esposto a brusche variazioni di potenziale capaci di provocare delle scintille che possono dar fuoco ai gas contenuti nell'involucro.

Finora non si è avuta notizia di un solo disastro dovuto alla presenza di impianti radiotelegrafici a bordo dei dirigibili. È probabile che la distruzione dello *Zeppelin* incendiatosi a Echterdingen sia stata dovuta a scariche elettriche prodottesi durante un temporale, e sembra che alla stessa causa debba ascriversi la catastrofe del dirigibile francese *La République*, avvenuta nel settembre 1909. È da notarsi però che questi disastri si ebbero a soffrire prima che si adottassero delle misure di precauzione contro gl' incendi prodotti da scariche elettriche; da quando tali misure sono state applicate, le perdite di dirigibili per causa d'incendio sono state relativamente poco numerose.

Dato che le scintille elettriche d'induzione non possono scoccare che fra parti metalliche, è evidente che, trattandosi di dirigibili a involucro floscio, per prevenire gli incendi basterà fare in modo che nelle vicinanze dell'involucro non vi siano pezzi di metallo. Ma nel tipo *Zeppelin*, il cui involucro è fatto di alluminio, bisogna ricorrere a misure diverse. In questo tipo, fra l'involucro, che ha una lunghezza di circa 200 metri e un diametro di una ventina di metri, e l'aria circostante, può nascere una differenza di potenziale di 70,000 *volts* quando l'aeronave è orizzontale, e di 53,000 *volts* quando essa assume una posizione obliqua. Per dare origine a una scintilla capace di dar fuoco al gas, basta una differenza di potenziale di 3500 *volts*. Orbene, sono stati escogitati dei sistemi capaci di prevenire la formazione di differenze di potenziale pericolose; tra gli altri quello di provvedere l'involucro di aste appuntite, sul tipo di quelle usate per i parafulmini, le quali agevolano la rapida dispersione delle cariche elettriche che possono determinarsi nell'involucro stesso.

Gli apparecchi radiotelegrafici in funzione sugli *Zeppelin* tedeschi appartengono al noto sistema *Telefunken*.

Alpinismo.

Come è noto, i primi scalatori di molte cime delle Alpi furono degli Inglesi ed oggi ancora l'Inghilterra conta dei formidabili campioni dell'alpinismo. Nondimeno l'alpinismo inglese non è molto antico e nella *Westminster Gazette* leggiamo che il vero *sport* alpestre data dalla famosa ascensione del Wetterhorn fatta dal giudice Will nel 1854.

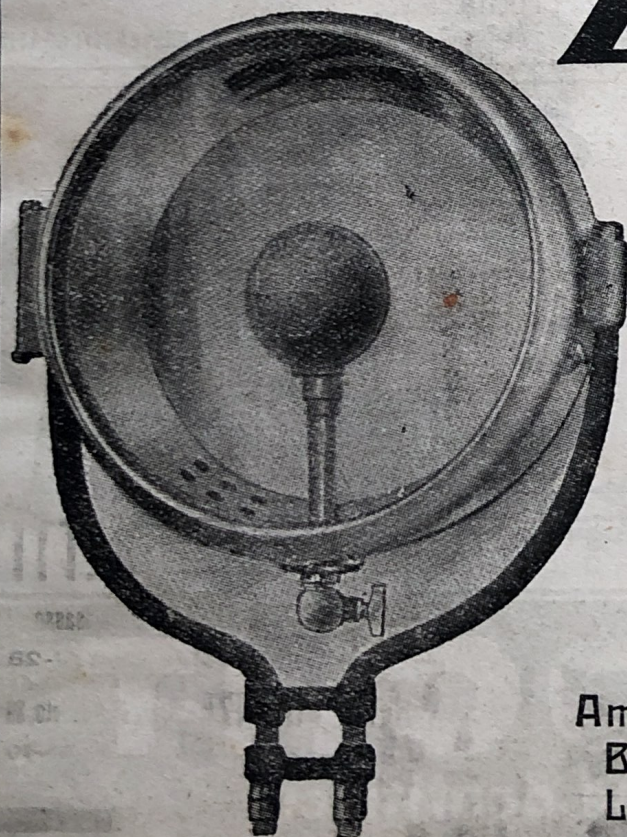
Molto tempo prima, degl'Inglesi, come Blackwell, Hill, Forbes, avevano eseguito delle ascensioni notevoli, ma prima del 1840 nessun figlio d'Albione era entrato nelle file dei montanari regolari. La salita di Will fa epoca, perchè indica il momento in cui non più soltanto alcune punte attirano l'attenzione, ma il campo dell'alpinismo si allarga. Allora Albert Smith, studente ancora, operò l'ascensione del monte Bianco. Egli fu uno dei primi fondatori del Club Alpino.

L'arte dell'alpinismo, dice il Lunn nella citata gazzetta, è insieme di ordine fisico e intellettuale. Nel suo corredo mentale l'alpinista deve avere una conoscenza degli aspetti più selvaggi della natura e conoscere sperimentalmente la montagna in tutte le sue variazioni. Deve essere in grado di adoperare tutti i mezzi, saper i segreti della roccia, della neve e del ghiaccio.

Alberto Smith aveva economizzato undici sterline per poter attingere il suo sogno, la vetta del gigante

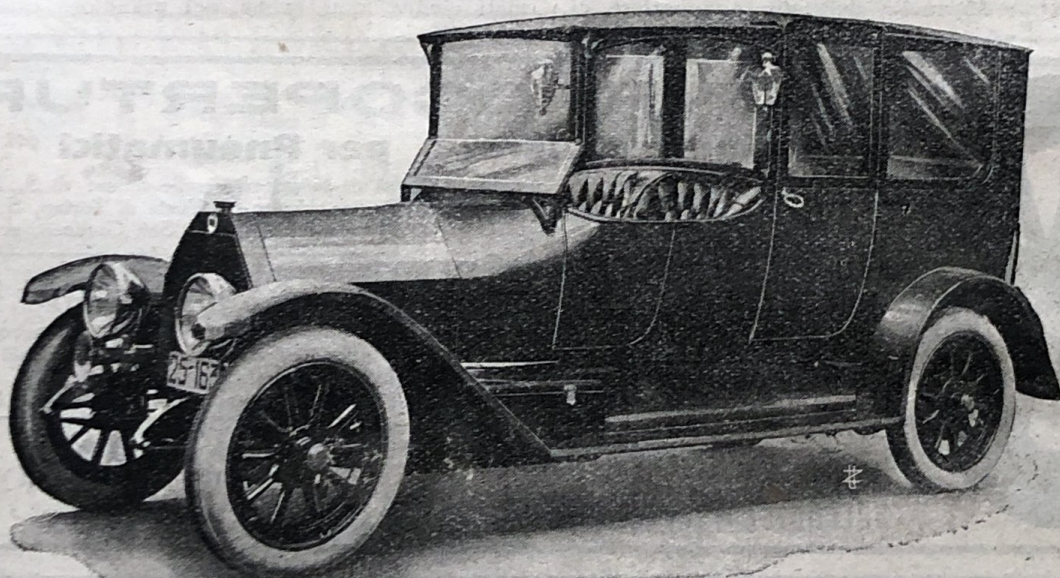
delle Alpi. Oggi centinaia d'inglesi percorrono i ghiacciai, muniti di viatici più considerevoli. Ma si può dire che fu il giovane studente il quale diede l'impulso ai suoi compatrioti.

Geografia.

— *Le prime «Guide d'Italia».* — Un articolo di Guido Vicenzoni ha dato conto, nella «Rivista» (marzo 1913), delle principali opere relative alla descrizione d'Italia apparse alla fine del medioevo e al principio dell'età moderna, come l'«Italia illustrata» di Flavio Biondo e la «Descrittione di tutta Italia» di Leandro Alberti, ricordando poi particolarmente gli itinerari e le guide vere e proprie che portano i nomi di Lucio Mauro, Aurelio degli Anzi, Giovanni Vidari, Francesco Scotto, o sono anonime, come «L'art de voyager utilment», e il «Burattino veridico ovvero l'Istruzione generale per chi viaggia». Il campo è veramente vastissimo, e il numero delle descrizioni d'Italia, e soprattutto di quelle di Roma, che vedono la luce dalla fine del cinquecento al principio dell'ottocento, è molto rilevante. Si tratta, come si può facilmente pensare, di poche opere fondamentali, che sono state riassunte, rimaneggiate, rabberciate da italiani e stranieri nei modi più diversi: fondamentali l'«Italia antiqua» di Filippo Cluver, le «Deliciae Italiae» del Caspar, la «Description de l'Italie» dei Du Val, l'«Italiae descriptio» degli Elzeviri. Nella seconda metà del seicento non sono più rare le opere straniere che s'intitolano «Viaggio in Italia»; nè mancano traduzioni francesi di originali inglesi, come quella, in 2 volumi, dovuta a R. Lassels, apparsa nel 1682. Naturalmente tutte queste opere e quelle successive, fino al «Pellegrino geografico» di Antonio Tomaso Barbaro, scritto ad uso di chi viaggiava da Napoli a Venezia (1738), fino alla «Guida per chi viaggia in Italia» uscita a Roma nel 1775 e apparsa in veste francese nel 1787, e anche fino all'«Itinerario italiano» del 1817, sono cosa ben diversa da quella che è per noi una guida tipo. Si comprende facilmente come i compilatori dovessero accontentarsi di dare soprattutto rilievo alle particolarità che ne colpivano l'imaginazione, e alle descrizioni delle città maggiori, particolarmente alla descrizione di Roma. Ma se noi domandiamo invano a queste guide determinati dati fisici, come l'altezza dei monti, lo sviluppo dei fiumi, l'area dei laghi, troviamo in esse non raramente cenni sul carattere della popolazione e dati, bene spesso preziosi per il turista, sui prodotti del luogo, sulle specialità culinarie e sulle qualità dei vini delle singole regioni. Nè si deve dimenticare che accanto agli «Itinerarî», che nella loro forma schematica si accostano maggiormente a quella che è ora, per noi, una guida, ossia una «guida generale», appaiono dei veri e proprii «albums» di vedute, dal «Teatro delle città italiane» di Pietro Bertelli, della seconda metà del cinquecento, alla «Raccolta di alcune delle più belle vedute d'Italia» di Ridolfino Venuti, apparsa a Roma nel 1761. Così, accanto a quelle che noi possiamo chiamare «guide generali», figurano delle «guide speciali», d'interesse militare e politico. Queste, che non erano destinate alla stampa, venivano di regola composte per qualche capitano o signore, e recavano, a proposito d'ogni città e d'ogni borgo, l'indicazione del numero dei cavalli che vi potevano alloggiare, oltrechè l'indicazione delle distanze da luogo a luogo. Ma non basta: dalla fine del quattrocento in poi vediamo data non poca importanza a un elemento prima trascurato: il perimetro delle singole città. Esempio tipico di guida militare è l'«Itinerario» che va sotto il nome di Alberto da Vignate, trascritto fra il 1496 e il 1519, e il cui originale si conserva nella Biblioteca Nazionale di Milano. Questo «Itinerario», che riguarda particolarmente l'Italia, ma contiene anche dati su altre regioni, e particolarmente sulla Francia, sulla Svizzera (Tre leghe dei Grigioni), reca interessanti cenni sull'idrografia dell'Italia settentrionale; esso precisa, inoltre, il valore di alcuni nomi territoriali. Così merita di essere accostato a quanto si dice nella nostra «Guida d'Italia» a proposito del valore del nome Langhe (il rialto collinoso) «limitato press'a poco a N e a O dalla profonda incassatura del Tànaro, a E della Valle della Bòrmida di Spigno, e a S dal crinale ligure»: cfr. vol. I, pag. 129, quello che scriveva il compilatore dell'«Itinerario», quattro secoli or sono: «Le Langhe confinano con Pedemonti, con Zenouesi, Monferato, Astesana et con Salutio, et sono del Re de Franza....

principiano presso del Marchixato de Cena che è del Re, poi vanno a Arba (Alba) et Monferrato.... Sono longhe miglia ventisei, larghe miglia quindici ».

— *Le correnti dell'Adriatico.* — Fin dai primi secoli della grandezza di Venezia i marinai della Repubblica hanno approfittato, nei loro viaggi di andata alle terre orientali, della corrente che discende verso SE, lungo le coste occidentali dell'Adriatico, ossia lungo le coste della penisola italiana, così come nei viaggi di ritorno hanno approfittato della corrente che discende, in direzione NO, lungo le coste orientali dell'Adriatico, ossia lungo le coste albanesi e dalmate. Di queste due correnti la prima raggiunge una velocità variabile dai 6 ai 10 miglia al giorno (1 miglio marino, o geografico, m. 1852), mentre la seconda, che decorre lungo la costa orientale dell'Adriatico, raggiunge una velocità considerevolmente maggiore, variabile dai 20 ai 30 miglia al giorno. Le due correnti, che descrivono così un ciclo, sono parte della corrente litoranea del Mediterraneo, ricordata particolarmente dai numerosi trattatisti della marea fin dal Cinquecento, e che viene indicata presentemente sotto la denominazione di « Corrente del Montanari », in onore del modenese Geminiano Montanari, che fu professore di astronomia e meteorologia nell'Università di Bologna, e nel 1684 valutò a tre o quattro miglia al giorno la velocità di essa corrente.

La velocità delle due correnti che decorrono normalmente lungo le coste adriatiche può subire una notevole variazione per l'azione esercitata dalla marea; ossia la corrente che scende lungo le coste della penisola italiana viene rafforzata da una corrente di riflusso diretta verso mezzogiorno e indebolita da una corrente di flusso diretta verso settentrione, mentre la corrente che rade le coste albanesi e dalmate è rafforzata dalla corrente di alta marea diretta verso il nord, e indebolita dalla corrente di bassa marea diretta verso il sud. È da notarsi che un ramo della corrente orientale si dirige verso l'isola di Pelagosa e il Gargàno; esso, che ha una velocità oraria di un miglio o un miglio e mezzo, sembra non risentire alcuna influenza dall'azione della marea. Inoltre occorre ricordare che l'azione saltuaria dei venti variabili può aumentare o diminuire grandemente la velocità delle correnti; così i venti sciroccali, combinandosi con l'azione della marea, possono imprimere alla corrente che rade la costa occidentale dell'Adriatico anche la velocità di tre miglia marine, ossia di più che cinque chilometri e mezzo, all'ora.

— *La distribuzione dei centri abitati in Dalmazia.* — Nella Dalmazia, che nei suoi limiti amministrativi si estende per un area di circa 13.000 Kmq. (un pò superiore a quella del Lazio, e alquanto inferiore a quella della Calabria), vivono presentemente circa 650.000 persone. Essa ha quindi una densità di 50 abitanti per Kmq., considerevolmente inferiore a quella dell'Istria che ne conta 80. Come risulta da un recente studio del prof. A. Renato Toniolo, il quale afferma che l'ultimo elemento di resistenza per l'italiano della Dalmazia resta il mare, unico legame finora in suo potere per le relazioni fra i suoi centri nazionali, sempre più isolati ed assediati dalla montante marea slava, vi è una considerevole differenza, in ordine alla distribuzione dei centri abitati, fra la costa e le isole da una parte, e l'interno della regione dall'altra. I centri maggiori sono i costieri: due soli hanno più di 10.000 abitanti (Zara e Spàlato); e solo altri due (Sebenico e Ragusa) superano i 5.000. Nei piccoli villaggi e nei casali sparsi vive appena il 42 per cento della popolazione totale. Nella Dalmazia settentrionale vi è un allinearsi regolare, nelle isole e nella zona costiera, delle coltivazioni, e quindi dei centri abitati e delle strade, lungo le strette pieghe longitudinali del rilievo; invece nella Dalmazia meridionale, dove non sono rare le pareti di calcare o di arenaria che scendono quasi a picco sul mare, i piccoli centri appaiono anche più frazionati e dispersi, avendosi un comune ogni 2 Kmq., mentre nei distretti di Zara e di Sebenico l'area media dei comuni è di circa 20 Kmq. e mezzo. Ma nella Dalmazia meridionale, malgrado la scarsità dell'area coltivabile, si hanno, grazie al genere delle coltivazioni che permettono di alimentare una fitta popolazione (olivo, vite, mandorlo), distretti caratterizzati da alta densità di popolazione: tali il distretto di Ragusa con

circa 236, e il distretto di Càttaro con 294 abitanti per Kmq.

— *L'estensione delle foreste in Europa.* — Secondo un calcolo recente del dottor Giovanni Riedel di Lipsia, il quale si basa sui dati del 1910, i paesi d'Europa dove l'estensione delle foreste raggiunge un valore superiore alla metà dell'area totale sono la Finlandia (63 per cento), la Svezia e la Bosnia-Herzegovina (50 per cento); quelli dove l'area forestale rappresenta dal 25 al 37 per cento dell'area totale sono la Germania, l'Ungheria, il Lussemburgo, la Bulgaria, l'Austria, e la Russia. Nella Germania, ossia nei vari stati della Confederazione germanica, si hanno cifre che variano dal 0,2 per cento (Repubblica di Brema) al 44 per cento (Schwarzburg - Sondershausen). Per l'Italia è citato il dato dell'Annuario Statistico Italiano: 4.564.000 Ettari, compresi più di 500.000 Ettari di castagneto, e quindi la percentuale di 16 (esattamente: 15,9 per cento). Una percentuale minore hanno soltanto la Grecia, l'Olanda, la Danimarca, il Portogallo e la Granbrettagna e Irlanda (che ha meno del 4 per cento). È da ricordare però che i dati sui paesi balcanici si riferiscono ai limiti territoriali anteriori alle due guerre del 1912 e 1913.

— *In Tripolitania colla Carovana del Touring.* — Con questo titolo il dott. Paolo Pasi pubblica nel fascicolo di novembre del «Bollettino della Reale Società Geografica» di Roma un'interessante relazione sulla gita del Touring in Libia, corredata da alcune considerazioni sulla messa in valore della Tripolitania.

— *La spedizione De Filippi nell'Asia centrale.* — Ai primi di ottobre sono giunti in Italia, dove sono stati chiamati dall'annuncio della guerra, pervenuta a metà d'agosto al campo di Depsang, a 5400 metri, sotto il passo del Karakorum, ove si trovava riunita l'intera spedizione, il comandante Alessio, il tenente Antilli, e il dottor Alessandri, Direttore dell'Osservatorio del Monte Rosa, i quali scesero verso mezzogiorno, nell'India, per imbarcarsi a Bombay.

Alla fine di ottobre hanno fatto ritorno in patria Giotto Dainelli, professore di geografia all'Università di Pisa, e Olinto Marinelli, dell'Istituto Superiore di Firenze: i due geografi, incaricati specialmente delle osservazioni geologiche, morfologiche e antropogeografiche, ricevuto l'annuncio della guerra, hanno deciso di ritornare attraverso il Karakorum, il Turchestàn orientale o cinese e il Turchestàn occidentale o russo. Essi raggiunsero il 25 settembre la stazione ferrata di Andigiàn, capolinea della ferrovia dell'Asia centrale russa; e da Andigiàn raggiunsero Mosca e, il 5 ottobre Pietrogrado, donde, toccando Stoccolma e Copenhagen, hanno fatto ritorno a Firenze alla fine di ottobre. I membri della spedizione ancora rimasti nell'Asia centrale, ossia il dottor De Filippi, il professore Abetti, l'ingegnere Spranger con la guida Petigax di Courmayeur (che già fece parte della spedizione artica della Stella Polare) saranno probabilmente di ritorno alla fine del prossimo gennaio.

Dei risultati della spedizione, a cui partecipò anche il maggiore Wood, e alla quale si aggregarono due topografi dell'Ufficio Trigometrico dell'India, si potrà parlare completamente solo dopo il ritorno del dottor De Filippi, che terrà a Roma, alla Reale Società Geografica, una conferenza. Ma finora si può dire che i risultati sono stati numerosi e importanti, e che la spedizione ha compiuto in pochi mesi un ingente lavoro, onorando il nome italiano. La spedizione ha compiuto il rilievo topografico di regioni deserte, e che possono dirsi inesplorate: ha fissato l'estensione di varii ghiacciai, tra cui quello di Rimu (Remoo degli inglesi), vasto circa 650 chilometri quadrati, dal quale discendono il Shyoh (italiano: Saioh) affluente dell'alto Indo, e il Yarkand, che è l'alto corso del Tarim, le cui acque si perdono nelle sabbie d'un bacino interno, del vasto bacino paludoso del Lob-Nor dalle mobili rive. La spedizione ha potuto usufruire, per il calcolo delle longitudini, d'una stazione radiotelegrafica, che riceveva l'ora dall'ufficio Trigometrico dell'India. Durante le escursioni a cui partecipava solo un gruppo della spedizione, i portatori oscillano da 20 a 30, ma quando l'intera spedizione marciò da Leh, nel Ladàk, alle Depsang (Karakorum), essa ebbe con sè 200 portatori.

— *Il primo canale marittimo degli Stati Uniti.* — Il 29 luglio sono terminati i lavori di costruzione, iniziati cinque anni prima, del grandioso canale marit-

timo destinato ad abbreviare di ben 113 Km. il percorso delle navi che da New-York vanno a Boston. Le due città distano fra loro poco più di trecento chilometri, ma il cammino seguito da una nave risulta molto più considerevole, sopratutto perchè occorre girare attorno alla lunga e stretta penisola di Capo Cod, la quale chiude a mezzogiorno e a levante il golfo omonimo.

La navigazione si presenta, inoltre, assai difficile, specie nei mesi invernali; le statistiche provano che nel cinquantenario corso fra il 1843 e il 1893 naufragarono presso il Capo Cod poco meno di 2150 navi, di cui più di 900 andarono interamente perdute. Si fece quindi sentire la necessità della costruzione d'un grande canale lungo la base della penisola di Capo Cod, ossia lungo l'istmo che lega questa al continente. Si costruì quindi un canale, che non ha solo un interesse commerciale, ma anche un notevole interesse strategico, con una lunghezza complessiva di 21 Km., di cui 13 sono per intero di nuova costruzione; ad esso fu dato il nome di Canale di Capo Cod (Kap Cod-Canal). Esso, che presenta un'analogia notevole col Canale Guglielmo I che decorre lungo la base della penisola danese, riunendo il Baltico al Mare del Nord, offre, riguardo ai dati di profondità, e di larghezza alla superficie e alla base, un'analogia notevole col canale di Suez, che è otto volte più lungo: il Kap Cod-Canal ha una profondità minima di 10 metri, una larghezza al pelo d'acqua di 75-90 metri, e una larghezza di fondo pari a 38 metri.

È interessante il notare che la prima idea della costruzione di questo canale sorse quasi tre secoli or sono, nel 1623, quando Boston ancora non esisteva, ma già la Compagnia britannica di Plymouth aveva grandi interessi lungo la costa del Massachusetts, e quando New-York non era che un piccolo emporio olandese, e si chiamava Nuova Amsterdam.

— *Le esplorazioni di Guido Cora nell'Australia.* — Il professore Guido Cora, dell'Università di Roma, è partito, alla fine di ottobre, da Sydney, capitale della Nuova Galles del Sud, per le isole di Samoa, che vengono riguardate da alcuni antropologi come il centro d'irradazione (col vicino gruppo delle Tonga) della razza polinesiana. Imbarcatosi il 3 luglio sull'« Orvieto » della Orient Line, che toccò Gibilterra, Tolone, Napoli, Taranto, Porto Said, Suez, Fremantle (il porto di Perth, la capitale dell'Australia Occidentale), sbarcò, dopo 36 giorni di navigazione, ad Adelaide, la capitale dell'Australia meridionale, o meglio dello Stato di South Australia. Dopo di aver partecipato attivamente ai lavori del Congresso della « British Association for the Advancement of Science », della cui sezione geografica fu Vice-presidente, egli, accogliendo il cortese invito dei Governi della New South Wales e del Queensland, indugiò ancora per qualche tempo in queste due antiche colonie britanniche per attendere a studi di geografia fisica e di geografia umana. Oggetto speciale delle sue ricerche furono la grande barriera corallina che orla tanta parte della costa orientale del continente australiano, e le colonie o « settlements » di aborigeni, specialmente quella di Barambah, nel Queensland, a 150 Km. NNO da Brisbane.

Il geografo torinese che quarant'anni or sono iniziava, giovanissimo, la serie dei suoi viaggi con le escursioni in Tripolitania e nella Bassa Albania (Epiro), ha compiuto ora, senza compagni, importanti escursioni nell'interno del Continente australiano, per parecchie migliaia di chilometri, andando per via terrestre da Adelaide a Melbourne, e quindi raggiungendo Sydney e Brisbane. Dalla capitale del Queensland raggiunse, per una via interna Gladstone che ne dista 450 Km.: da Cairns, a 17° di latitudine sud, ha attraversato la base della penisola di York, raggiungendo il golfo di Carpentaria.

Varia.

— *Tasse riscosse sui velocipedi, motocicli ed automobili.* — Nella Relazione che l'on. Rava, Ministro delle Finanze, ha presentato al Parlamento si rileva che lo Stato ha riscosso complessivamente per i velocipedi, automobili e motocicli nell'esercizio finanziario 1912-1913 la somma di L. 6.277.037,92 che segna un aumento di circa un milione sull'anno precedente. Questa tassa, dice la Relazione, è di una floridezza rigogliosa, e basterà al tal proposito ricordare che nell'anno 1907-1908 la somma riscossa fu di L. 2.702.294,50, per modo che

si può constatare una eccedenza di circa 150 % sul prodotto della tassa. In questa cifra i *velocipedi* e motocicli entrano per L. 3.489.271,50 (uguale somma spetta ai comuni) e gli *automobili* per L. 2.610.749,19, di cui metà venne devoluta ai comuni e l'altra metà, che spettava allo Stato, venne ripartita fra le Provincie in proporzione del numero degli automobili e della lunghezza delle strade in base alla legge del 6 luglio 1912, non tenendo lo Stato che il 10 % per le spese di accertamento e di riscossione della tassa. Il resto è dato dalle *pene pecuniarie*. Nell'esercizio finanziario 1912-1913 le Provincie si ripartirono dunque L. 1.092.934,83 cifra che aumenta poi nell'esercizio finanziario 1913-1914 perchè essendo le automobili salite a 22.284, e cioè quasi 5000 più dell'anno precedente, la tassa riscossa raggiunse la complessiva cifra di L. 3.217.361. La quota spettante alle Provincie alle Provincie venne fissata quindi pel 1913-1914 in L. 1.447.812 da ripartirsi fra le varie Provincie sempre in ragione del numero degli automobilisti (22.284) e dei Km. di strade (45.475).

La Provincia che più prese fu quella di Milano che, per avere le maggiori automobili, (3940) riscosse Lire 140.528, e quella di Roma che, per avere il maggior numero di chilometri di strada (4210) riscosse Lire 102.690. Quella che invece prese meno è la Provincia di Sondrio, alla quale nella ripartizione vennero assegnate L. 2229, non contando che 26 automobili e 87 chilometri di strada.

Come si vede non sono grandi cifre, ma bastanti per dar modo alle provincie di migliorare almeno le segnalazioni stradali aiutando il Touring in questa difficile impresa.

— *Per un viaggio nei pianeti.* — In questi tempi di guerra mondiale, per esempio, non sarebbe consigliabile di trasferirsi in un altro pianeta a trovare un po' di pace? In Marte, in Venere?

Un tal viaggio è proprio una utopia irrealizzabile, di quelle che non si discutono se non con una scrollata di spalle? Non offre proprio nessuna possibilità scientificamente discutibile? A queste domande tenta rispondere uno scrittore francese.

Innalzarsi nel cielo, oltrepassar la zona dell'attrazione della Terra, raggiungere, superando il baratro dello spazio, un altro pianeta, è soltanto una questione di velocità e di potenza meccanica. Il Flammarion e l'abate Moreaux l'hanno dimostrato: basta che un mobile si precipiti fuori del nostro globo con una velocità relativamente piccola (11,309 metri nel primo secondo) per raggiungere una mèta praticamente infinita. Poichè, se questa velocità iniziale diminuisce, l'attrazione della Terra diminuisce in proporzione del quadrato della distanza: a 10 raggi terrestri, cioè a 63,660 chilometri, questa attrazione è già ridotta a un centesimo, e il chilogrammo non pesa più che 10 grammi; a 100 raggi, cioè 626,600 chilometri, un chilogrammo pesa soltanto un decigrammo. Il che significa che il peso è quasi interamente annullato. Il problema si riduce dunque a imprimere a un proiettile, che chiuda nel suo interno alcuni viaggiatori audacissimi, una velocità iniziale di 11,309 metri, aumentata di un terzo per vincere la resistenza dell'aria atmosferica alla partenza: cioè almeno 14 chilometri al secondo.

Viene alla mente l'idea del famoso cannone di Giulio Verne, ma subito vediamo l'impossibilità di ammortire lo spaventoso contraccolpo che risulterebbe dallo scoppio istantaneo dell'esplosivo, contraccolpo che senza alcun dubbio annienterebbe i temerari abitatori del veicolo proiettile. Tuttavia la difficoltà non è insuperabile: basta che il lanciamento sia, invece che istantaneo, progressivo; bisogna cioè imprimere al proiettile la velocità voluta con un movimento regolarmente accelerato.

R. Esuault-Pelterie, l'ingegnere noto per i suoi studi sull'aeroplano, ha determinato, in una nota presentata alla « Société de Physique » nello scorso anno, che non ci vorrebbero meno, in teoria, di 6,371,000 chilogrammetri per allontanare una massa di un chilogrammo dalla Terra all'infinito, il che corrisponde a un lavoro di 23 HP durante un'ora. Se il proiettile pesa 3 tonnellate (il minimo necessario, come vedremo), ci vorrà, tenendo conto della resistenza dell'aria, una forza di 86,000 cavalli-ore in cifra tonda.

Esiste un procedimento capace di sviluppare questa quantità di lavoro e di applicarla allo scopo? Sì, e ce lo hanno indicato i signori Mase Drouet. E' semplicemente la forza centrifuga, principio della più primitiva arma da getto, la fionda. Immaginate una ruota di grande diametro, che abbia alla sua periferia il mobile da proiettar lontano: è evidente che se il mobile venga istantaneamente liberato quando la velo-

cità periferica è sufficiente, esso fuggirà via seguendo la tangente, con la stessa velocità lineare da cui la ruota era animata. La costruzione può essere semplificata, e la macchina esser ridotta a un sol braccio ruotante intorno a un'asse centrale per forza di un motore qualsiasi: alle due estremità saran posti da una parte il proiettile, e dall'altra un contrappeso di massa equivalente. Se la lunghezza del braccio è di 100 metri, ogni movimento di rivoluzione rappresenterà un giro di 314 metri, e se si riuscirà a dargli una velocità di rotazione di 44 giri al secondo, otterremo alla periferia una velocità lineare di 13,816 metri. Se si volesse raggiungere una tale rapidità in 6 minuti, ci vorrebbe un motore capace di sviluppare 860 mila HP, il che è impossibile; ma se ci contentiamo di raggiungere questa velocità in 7 ore basta un motore di 12,000 HP.

La macchina-fionda potrebbe esser collocata sopra una fossa profonda almeno 60 metri, per esempio fra due rocce di una montagna. Riceverebbe il suo movimento da una turbina a vapore e un sistema elettrico assicurerebbe la liberazione del proiettile all'istante voluto. Contemporaneamente si aprirebbe il recipiente che forma il contrappeso, facendo sfuggire la materia pulverulenta che lo riempiva, evitando così ogni pericolo. E intanto il proiettile filerebbe verticalmente verso lo zenit.

Ecco dunque il nostro proiettile gettato nello spazio dopo avere immagazzinato una forza viva di 23 miliardi di chilogrammetri, leggermente ridotta dopo la traversata dell'atmosfera. Bisogna notare anzitutto che si sarà provveduto per assorbire il calore prodotto dallo sfregamento del proiettile sugli strati atmosferici: è vero che la traversata durerà solo pochi secondi e che subito dopo il proiettile si troverà a 273 gradi sotto zero. Nel vuoto interplanetare il viaggio si compirebbe a velocità costante, ma ne deriverebbero due grandi inconvenienti: primo, la troppo lunga durata del viaggio; secondo, l'influenza sconcertante, per i viaggiatori, dell'assenza di peso, fenomeno di cui si possono immaginare le molteplici conseguenze. Inoltre nello spazio immenso si potrebbe sbagliar la mira e non raggiungere la mèta. Perciò il veicolo astrale dovrà disporre d'un motore interno, che gli permetta di aumentare la sua velocità e di mutar direzione: nè occorre un motore di grande potenza, perchè siamo nel vuoto, fuori dell'attrazione terrestre, e uno sforzo minimo può muoverlo di migliaia di chilometri.

Si potrà dunque usare un motore a reazione, che proietti nello spazio una massa di gas, la cui fuga obblighi il veicolo a muoversi in direzione opposta. Abbiamo energici esplosivi, come la panclastite, che si trasporta in forma di due liquidi separati, inerti, che si mescolano soltanto al momento dell'uso. La panclastite brucia con un enorme sviluppo di calore, e l'abbassamento di temperatura nel freddo ambiente produrrebbe uno sforzo massimo. Per deviare il proiettile nella direzione voluta, il gas dovrebbe poter uscire da vari tubi, predisposti in tutte le direzioni.

Quanto durerebbe il viaggio? Per andare alla Luna non sarebbero necessari nemmeno i 14 chilometri di velocità iniziale, basterebbero 10 per giungere alla mèta in meno di 12 ore. Venere, quando è alla minima distanza dalla Terra, è a 40 milioni di chilometri. Marte, ogni 15 anni, si avvicina fino a 56 milioni di chilometri da noi: basterebbero 22 giorni per arrivare in Venere e 30 per raggiungere Marte.

Come disporre l'interno del proiettile, per provvedere a tutti i bisogni dei viaggiatori? Cominciamo dalla respirazione. Un individuo adulto assorbe 7 litri d'aria al minuto, cioè 420 litri all'ora e 11 metri nelle 24 ore. Emette 530 litri d'acido carbonico al giorno. Un litro d'ossigeno liquefatto, ottenuto coi metodi in uso nell'industria, fornisce circa 800 litri d'ossigeno gassoso: bastano dunque tre litri al giorno per ogni persona, e supponendo il viaggio di due mesi, occorreranno per tre persone 540 litri. Il carbonio dell'acido carbonico sarà distrutto da un carbonatore a alta temperatura, e l'ossigeno sarà restituito all'atmosfera interna del veicolo. I gas liquefatti debbono esser conservati in recipienti aperti, perchè evaporano lentamente: nel vuoto interplanetario non è a temersi evaporazione troppo rapida.

Per nutrimento si potrà ricorrere al «trofogeno» del prof. Rutledge Rutherford di Chicago, che sembra eccellente e sufficientissimo. Tuttavia, poichè il nutrimento in pillole è un po' melanconico, si potrebbe ag-

giungere qualche conserva di carne e legumi cotti sul fornello elettrico in modo da non viziar l'aria. Il peso della razione giornaliera, compresa l'acqua necessaria a cuocere gli alimenti, sarebbe di 1250 grammi per individuo, cioè 225 chilogrammi per 2 mesi e 3 persone.

Per i bisogni della nettezza individuale ci vogliono almeno due litri d'acqua al giorno per ogni viaggiatore, cioè 360 litri almeno. Finalmente l'alimentazione del motore a panclastite, che consuma 125 grammi all'ora, richiede una provvista di 200 chilogrammi di materie prime.

In tutto dobbiamo calcolare un peso di 1600 chilogrammi, non compresi i recipienti, e di 1800 con i tre viaggiatori che tenterebbero l'audace impresa.

Resta a stabilir la disposizione delle varie parti del nuovissimo veicolo, e l'autore l'ha studiata minutamente. Basti sapere che il proiettile dovrebbe aver la forma di un cilindro terminante superiormente a cupola atmosferica, alto 11 metri, con un diametro esterno di metri 4.20. Questo cilindro sarebbe ricoperto d'alluminio con saldature autogene e formato da una doppia cassa perfettamente isolata. Il cilindro sarebbe diviso in cinque piani sovrapposti e riuniti da scale a piuoli. Nel piano inferiore sarebbero i serbatoi dell'acqua, dell'aria e dei vari prodotti chimici; nel secondo piano il laboratorio col motore a panclastite, il fornello elettrico e la porta d'uscita; al terzo piano la sala da pranzo con vari mobili, tavola, divani, lampadario, ecc.; al quarto piano due cabine contigue, le latrine, un piccolo lavabo, letti, mobili e armadio nella parete; finalmente, nell'ultimo piano a cupola, l'osservatorio astronomico girevole con tutti gli strumenti necessari. Un ingegnoso sistema di cardini e di cuscinetti eviterebbe ogni disturbo ai viaggiatori durante le ore di giri vertiginosi che dovrebbero precedere il movimento della partenza.

È un progetto impossibile? Impossibile no. La costruzione del proiettile e della macchina-fionda è impresa non superiore alle forze di chi ha costruito la torre Eiffel e le turbine a vapore delle città galleggianti che si chiamano *Lusitania* e *Britannic;* nè la spesa sarebbe tale da spaventar la generosità d'un miliardario. Ma quante le probabilità di riuscire?

All'audacissima prova bisognerebbe giungere dopo molti tentativi, i quali dovrebbero risolvere ad uno ad uno i problemi di minore importanza. Una ruota di diametro dieci volte più piccola di quella sopra descritta (p. es.: diametro m. 10 e quindi circonferenza 31.40), mossa a 400 giri al secondo con una turbina a vapore tipo Laval, avrebbe una velocità di 13 km. al secondo. È una semplice unità di 100 HP basterebbe a proiettare verso lo zenit un peso di 50 kg. a questa distanza dopo 12 ore di rotazione, poichè il mobile avrebbe immagazzinato una forza viva di 318 milioni di chilogrammetri. In sei ore la velocità raggiunta con la stessa macchina sarebbe di km. 6.28 al secondo e il proiettile potrebbe già inalzarsi a parecchie migliaia di chilometri. Con una fionda collocata nella regione equatoriale si potrebbero tentare sondaggi iperatmosferici di grande interesse scientifico.

Se v'ha una velocità-limite (11,309 m.) che getta un proiettile nei deserti dello spazio, con velocità minori si potrebbe far descrivere al mobile una immensa ellissi che avesse uno dei suoi fuochi sull'orbita della Terra. È in tal caso il nostro veicolo diverrebbe un astro indipendente, capace di descrivere una curva, che permettesse all'osservatore di veder più da vicino la Luna, Venere, Marte. Il motore interno sarebbe elemento indispensabile di sicurezza, poichè lo spazio è infinito e la Terra è piccola; servirebbe anche per rallentar la velocità di caduta di questo aerolito.

L'autore a questo proposito non dà spiegazioni, nemmeno generiche, sul modo di impedire che il proiettile, cadendo sulla Terra o altrove, si frantumi e uccida i viaggiatori: questione in verità non del tutto trascurabile

Così, riassumendo, partendo con una velocità inferiore a 8 Km. il secondo, il mobile descriverà un'ellissi relativamente breve: a 8 km. si gira intorno alla Terra, a 10 si raggiunge la Luna, a 11,309 m. si va all'infinito. Son calcoli positivi: ma con questo non si vuol asserire che sia effettivamente possibile compiere il viaggio. Un'avventura simile correrebbe rischi sconosciuti: non sappiamo come potrebbe vivere l'uomo quando il peso fosse annullato; non sappiamo se nello

spazio siano gas invisibili e capaci di annientare il proiettile; non sapiamo come impedire che il proiettile urti contro un bolide oscuro e naufraghi per l'insospettato scoglio.... Ma un viaggio interplanetare sarebbe di tanta utilità, che l'ipotesi merita d'esser considerata ben diversamente dal modo come si considerano le varie utopie.

— *Gli Italiani in America.* — L'immigrazione in America ha preso delle proporzioni inaudite. Da dieci anni l'elemento italiano è passato dal ventesimo al decimo dell'elemento straniero. Ciascun anno, un mezzo milione circa d'italiani traversano l'Oceano.

Ecco ciò che dice in proposito Alsworth Ross, in *The century.* La ragione di questa emigrazione è di ordine economico. Una popolazione così numerosa come quella di tutti gli Stati americani dell'Atlantico deve vivere sul suolo italiano, vale a dire nei limiti dei due Stati di New York e Georgia riuniti.

Gli italiani d'America sono ammassati in maggior parte nel nord-est degli Stati Uniti, nelle città piuttosto che nelle campagne. La città di New York ne conta un terzo di milione.

Le donne in genere restano in Italia; esse non formano che il quinto del contingente immigrato. Di qui il movimento di va e vieni che si vede incessantemente prodursi. Ogni anno, il terzo degli arrivati fa ritorno alla madre patria. Un ottavo soltanto degli immigrati è costituito d'operai abili; un quarto è di agricoltori, un terzo di giornalieri, il resto ha una professione (1 su ogni 250).

Gli italiani del Nord si trasferiscono spesso nell'America del Sud; sono i più intelligenti e si occupano nelle industrie. Gli altri, i più ottusi, invadono gli Stati Uniti, dove hanno preso il posto degli irlandesi nei grandi lavori; se ne trovano nelle miniere, nella pavimentazione delle strade, nelle costruzioni. Piccoli, quasi sempre vegetariani, essi sopportano bene il caldo, il freddo, l'umidità. Un certo numero d'immigranti sono fornai, barbieri, sarti, musici ambulanti, tagliatori di pietre, arrotini di forbici. Quelli che si consacrano all'agricoltura si aggruppano e formano delle colonie. Rari sono però quelli che coltivano grandi estensioni di terreno.

Essi sono generalmente sobri; ma i celibi sono per lo più giuocatori. Non pochi si rendono colpevoli di delitti, ma molto raramente di furto.

Gli italiani del Nord vengono assimilati facilmente. I genovesi, ad esempio, si trovano bene in mezzo agli americani e inglesizzano spesso i loro nomi: di *Mariani* fanno *Merriem*, *Abate* diviene *Abbey*, e i *Garberino* si mutano in *Gilbert*. I meridionali restano aggruppati in uno stesso quartiere, in una medesima via, dove hanno il loro medico, il loro droghiere, il loro parroco.

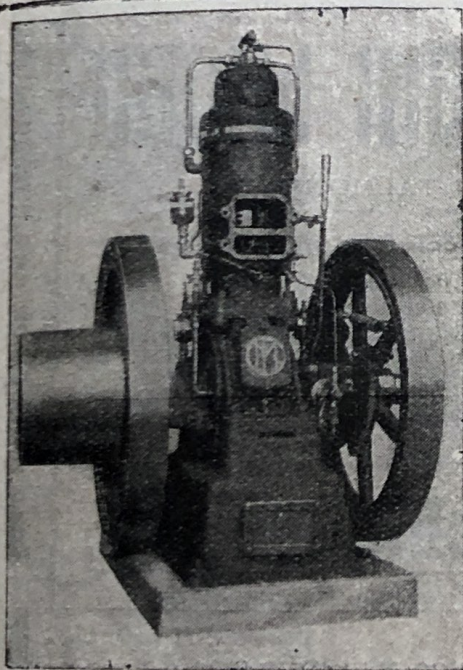
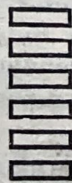
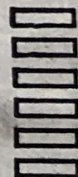
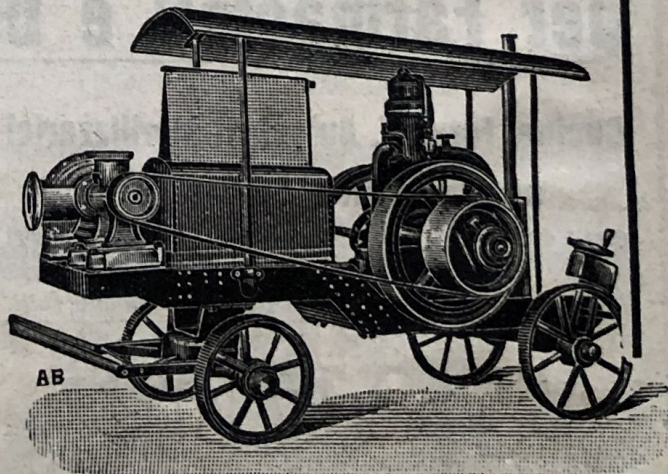
Tutti sono ostili all'idea d'entrare nelle corporazioni sindacali, e tra gli stranieri che vivono in America, gli italiani sono quelli che parlano peggio l'inglese: essi sono anche i più restii a farsi naturalizzare dopo dieci anni di residenza, e a mandare i figli a scuola; la maggior parte dei fanciulli che lavorano sono italiani.

I piccoli italiani lasciano la scuola non appena possono. Il disegno, la musica sono le loro materie preferite.

Per ciò che concerne il carattere, gli italiani del Mezzogiorno sono instabili; presto s'entusiasmano, presto si scoraggiano. Fanno facilmente solenni promesse, ma di rado le mantengono.

In genere tutti, dal Nord al Mezzodì, sono socievoli, simpatici, cordiali. Le vie dove essi dimorano sono assai animate. Hanno molto amici, e le infermiere che curano i loro bimbi, dicono ch'essi sono affabili e riconoscenti.

Come testimoni in Tribunale non sono sempre sinceri. Temono troppo le rappresaglie. Sono però molto solidali, e raramente delatori. Se uno di essi è ingiustamente danneggiato, tutti si ribellano o si mettono in sciopero. A parte ciò, ignorano la disciplina, anche nell'età più tenera. È questo almeno il parere dei maestri di scuola che insegnano l'alfabeto ai piccoli siciliani. Così, ripetiamo, parla un inglese.

— *I popoli slavi.* — Accingendosi a scrivere su la

psicologia dei popoli slavi, Louis Leger premette che la formola generale, la sintesi della storia di questi popoli è riassunta in due o tre sentenze lucide e significative.

Al sesto secolo dell'èra cristiana l'imperatore Keravice li chiama *Etna anarchika kai misallèla*, cioè popoli anarchici e che si detestano a vicenda.

La storia della sventurata Polonia è concentrata in questi due adagi: *Polska niezondem sloi* (la Polonia esiste per l'anarchia) e *Moudry Polak pro skodzie* (la sventura rende savio il polacco).

I popoli della Russia slavi e finni — destinati ad essere più tardi slavizzati — vivono in discordia perpetua e si fanno guerra tra loro. Essi mandano a dire ai varegri di là dal mare: «Il nostro paese è grande e ricco, ma non c'è ordine tra noi. Venite dunque a reggerci e a governarci».

Il dominio della razza slava nell'Europa centrale fu, in altri tempi, molto più considerevole di oggi. Si estendeva, nel medioevo, sino alle foci dell'Elba. Il famoso granatiere di Pomerania, così caro a Bismarck, era uno slavo germanizzato, e slava è l'origine stessa della parola Pomerania. Il destino degli slavi baltici o polabi (*Po* = lungo, *Labe* = Elba) è una terribile lezione per gli slavi attuali, e a quelli dell'Occidente che sono ancora sotto il giogo germanico suggerisce amare meditazioni. I prussiani infatti si basano su questo precedente per sradicare (*ausrotten*) i polacchi dal regno. Di questi slavi scomparsi non resta oggi che un esiguo numero.

Questo piccolo avanzo d'un gran popolo conta attualmente circa 60,000 individui. Son divisi tra due Stati, la Sassonia e la Prussia. La libertà del governo sassone ha permesso loro di vivere e di avere persino qualche istituzione nazionale. Gli slavi di Lusazia si consolano della loro miseria pensando al passato e alla grandezza della loro razza.

Gli czechi sono anch'essi un popolo vittima della vicinanza dei tedeschi. Essi formano in Boemia, Moscovia, Silesia un totale di circa 8 milioni. I principi slavi della Boemia, per abbattere le foreste e coltivare le frontiere del nord e dell'ovest, ebbero l'idea di chiamarvi i tedeschi, ed è noto che allorchè un tedesco s'è fissato in un punto, è molto difficile farlo sloggiare. Ma questa vicinanza dell'elemento germanico da una parte, dall'altra la nozione assai chiara delle catastrofi accadute agli slavi dell'Elba hanno avuto per effetto di triplicare l'energia della razza czeca e di darle la forza necessaria per resistere agli avversarii. Nel medioevo, la riforma hussita non fu soltanto, come in genere si crede, un movimento religioso precursore di quello di Lutero e di Calvino; fu anche una reazione naturale contro la preponderanza ingiustificata che avevano presa i tedeschi nella vita sociale e politica. Soffocata dalla reazione austriaca, la nazionalità czeca riprese coscienza di sè sotto l'influenza delle idee liberali del decimottavo secolo e si è istintivamente riattaccata alla tradizione di Huss e di Ziska, i primi eccitatori della nazione. Lo storico Palacky, l'archeologo Sciafarik, il poeta Kollar furono dei protestanti. Il quinto centenario del supplizio di Giovanni Huss (6 luglio 1915) non sarà soltanto una festa religiosa — non vi sono che 300,000 protestanti in Boemia, — ma sarà innanzitutto una festa nazionale.

Gli czechi sono stati, inoltre, il primo popolo che abbia abbracciato ne' suoi studi l'insieme della razza, il primo popolo *panslavista*. Essi sono stati i primi istitutori della loro razza, e hanno rivelato ai loro congeneri, ai russi specialmente, l'idea della solidarietà dei popoli slavi nella lotta contro i nemici comuni. Questa solidarietà è lungi ancora dall'essere realizzata. Il giorno in cui lo sarà, il merito spetterà sopratutto agli slavi di Boemia.

Lottando per gli interessi della loro razza, gli czechi combattono anche per la tradizione storica della loro corona che domina il regno di Boemia, le provincie di Moravia e di Silesia. Gli slovacchi di Ungheria, che prolungano la razza czeca nell'interno del regno di S. Stefano, non hanno come gli czechi propriamente detti da rivendicare un diritto di Stato, una tradizione storica. Essi fanno parte della corona di Ungheria e i magiari dominatori del regno si sforzano *per fas et nefas* di ostacolare il loro sviluppo morale e intellettuale.

Gli slovacchi hanno dato alla Boemia, al principio del diciannovesimo secolo, il grande poeta panslavista

Kollar, e il grande scienziato Sciafarik. Essi sono quasi altrettanto maltrattati dai magiari quanto i polacchi dai russi e dai tedeschi.

Il milione e mezzo di sloveni che popolano la Carinzia, la Carniola, la Stiria e l'Istria sono meno da compiangersi. Essi non debbono soffrire la brutale oppressione dei magiari. Ma sono un popolo che non ha storia. La loro lingua si avvicina al croato-serbo ed è verso il gruppo croato-serbo che debbono necessariamente gravitare. Ma non formano parte dello stesso gruppo politico. Si riallacciano alla Cisleitania e mandano i loro deputati al parlamento di Vienna.

I serbo-croati, gli uni (Croazia, Slavonia, Dalmazia, Bosnia ed Erzegovina) appartengono alla Cisleitania e all'Ungheria, gli altri ai regni di Serbia e alla Grecia, perchè di nazionalità bulgara. Ma questo gruppo è diviso in diverse unità politiche. Tra i serbo-croati, gli uni (Croazia, Slavonia, Dalmazia, Bosnia ed Erzegovina) appartengono alla Cisleitania e all'Ungheria, gli altri ai regni di Serbia e del Montenegro. Hanno quattro centri principali: Agram, Belgrado, Serajevo, Setinie; praticano cinque religioni (cattolici, ortodossi, musulmani, *uniati*, e qualche protestante); hanno tre alfabeti (cirillico, latino e glogolitico), obbediscono a tre correnti diverse di civiltà: la germanica, l'italiana, la bizantina, senza contare le tracce che un lungo dominio mussulmano ha lasciato nella vita sociale e nella lingua.

Questa nazione essenzialmente poetica possiede le più belle epopee dell'Europa. Basti ricordar qui i cicli epici di Kosovo e di Marko Kralievitch. In questo gruppo così svariato sta la Serbia, quella che sembra chiamata a rappresentare un giorno la parte che rappresentò il Piemonte in Italia. Ma se i serbi non saranno un po' meno megalomani e un po' più tolleranti, specialmente in materia di religione, non riusciranno mai ad intendersi coi bulgari, coi croati, coi dalmati, e meno ancora con gli sloveni.

Anche i bulgari discendono da quelle tribù anarchiche di cui parlava l'imperatore bizantino; ma essi debbono il loro nome a un popolo d'origine turca venuto dalle regioni del Volga che si è fuso con essi. Durante la loro carriera tumultuosa si sono assimilati anche qualche elemento greco. Essi costituiscono come i serbi una nazione essenzialmente democratica.

Tra le popolazioni balcaniche i bulgari furono i più provati dalla conquista mussulmana. Non solo essi perdettero l'indipendenza politica, la sicurezza della vita economica e persino del focolare, ma si rapì loro perfino la chiesa nazionale, che i turchi avevano lasciata ai serbi e i tartari ai moscoviti. Il clero greco si impadronì delle parrocchie e ci volle una lunga lotta nella seconda metà del secolo decimonono perchè fosse loro restituita una chiesa nazionale, l'*esarcato*, sotto l'autorità d'un capo supremo, l'esarca, residente a Costantinopoli. Nel loro delirio megalomane, i greci giunsero persino a dire: *Boulgaros apanthropos*, che il bulgaro non è uomo.

Ma i bulgari, grazie alle loro due qualità fondamentali, la pazienza e la perseveranza, resistettero a tutte le prove, ed essi sono oggi fra tutti i popoli balcanici il paese più *lettré* nel senso pedagogico della parola. Meno poetici dei loro vicini, meno abili dei greci, i serbi sono di tutta la Balcania il popolo più serio, il più tollerante, e quello che nel minimo tempo ha saputo realizzare i progressi più rapidi.

Eccoci ora ai due più grandi popoli slavi, quelli che hanno rappresentato la parte più considerevole nella storia dell'Europa: i polacchi e i russi.

I polacchi formano al massimo un totale di circa 23 milioni. Essi sono, coi serbi e gli abitanti della Piccola Russia, il popolo probabilmente più puro dal punto di vista etnico. È un popolo valoroso, idealista, amante della poesia, della musica. Ma gli è mancato sempre il senso della realtà. Nell'epoca in cui gli slavi pagani si stendevano fino all'Elba, essi si sono lasciati sfuggire l'occasione di assimilarseli iniziandoli al cristianesimo. Abbandonarono questa conquista ai tedeschi, che distrussero semplicemente gli slavi baltici. Dopo essersi lasciata sfuggire questa occasione, i polacchi tentarono di annettere alla *Unione*, cioè alla chiesa romana, le popolazioni russe ortodosse della Lituania e della Piccola Russia e prepararono i loro vicini dell'est a formidabili rivendicazioni.

La popolazione polacca ebbe a capo un'aristocrazia valorosa sì, ma molto egoista. Essa considerava le

classi inferiori come se fossero d'un'altra razza, la razza di Cam. Fece anche brillanti spedizioni, ma non seppe dar mai al regno un sistema di piazze forti e una solida flotta.

Fallite le speranze che aveva riposte in Napoleone, la classe intellettuale cercò la salvezza della nazione nelle dottrine del misticismo, nell'idea del miracolo. Mickiewicz predicò il misticismo persino dalla cattedra del Collegio di Francia. La dottrina mistica penetrò nelle scienze matematiche con Wronski, nell'etnografia con Duchinski. Oggi però la nazione sembra guarita da questa malattia e cerca di ricostituirsi col lavoro e con l'economia.

La cifra totale dei russi supera i 90 milioni. Si distinguono nella loro nazionalità tre elementi: i grandi russi o moscoviti che costituiscono la parte principale e dominante, i russi slavi (6 milioni) e i piccoli russi, che occupano l'ovest e il sud dell'Europa. In fondo, i russi bianchi non contano. I piccoli russi (circa 30 milioni) abitano la parte orientale della Galizia e l'Ungheria settentrionale. Hanno una lingua bella e poetica e uno spiccato istinto per la musica, ma mancano di una tradizione nazionale. Sballottati tra la Russia moscovita e la Polonia, non hanno mai potuto costituirsi in Stato, nè forse vi riusciranno più.

I grandi russi sono dunque l'elemento principale della Russia. Essi hanno subìto l'influenza di varii elementi stranieri, ai quali debbono gran parte della loro forza. Da prima la sede dello Stato russo fu a Kiew, dove col cristianesimo s'infiltrarono degli elementi bisantini. Nel dodicesimo secolo, il centro di gravità si spostò verso l'Oriente e gli slavi si mescolarono ai finni della regione moscovita. Dal tredicesimo al quindicesimo secolo il mondo russo subì il dominio dei tartari, la cui influenza si trova tuttora nel linguaggio delle finanze e dell'amministrazione. Più tardi, un gran numero di tartari battezzati entrarono nella società russa. Nel quindicesimo e nel decimosesto secolo il mondo moscovita raccoglie le tradizioni bizantine e tartare e resta chiuso al mondo europeo. È d'una intolleranza feroce. È rigorosamente proibito di cambiar religione. Mutar religione è passare al nemico. Al decimosettimo secolo gli stranieri fanno la loro comparsa: sono da prima i polacchi, poi i tedeschi. La Russia traversa allora un periodo di xenomania (mania dello straniero) che finisce con un vero eccesso di *gallomania*.

Una reazione accade in seguito all'invasione di Napoleone e alla comparsa del romanticismo, e conduce i russi al nazionalismo. Lo sviluppo delle vie di comunicazione mette, d'altra parte, i russi in rapporti più frequenti con l'Europa, e la stampa, a dispetto della censura, fa in pari tempo penetrare delle idee per le quali un popolo lungamente isolato è ancor mal preparato. Accade una specie di ebbrezza cerebrale. I giovani sono incapaci di digerir le idee nuove. Molti di essi sono figli di analfabeti e di alcoolici. C'è un'assoluta mancanza di equilibrio tra l'istruzione e l'educazione. Alcuni s'abbandonano a vane elucubrazioni metafisiche, politiche o umanitarie. Hanno rigettato il dogma della Chiesa e vogliono farsi *una concezione del mondo*, sapere, cioè, perchè son nati, perchè morranno e che sarà del di là, e come essi non trovano una risposta, si suicidano.

Questi rapidi cenni spiegano in gran parte i disordini di cui la Russia è stata il teatro in questi ultimi anni.

In fondo l'idealismo di quei russi che perseguono l'irrealizzabile è parente strettissimo di quello dei polacchi che speravano di rifar la loro patria con un miracolo.

«Insomma, conclude il Leger, i popoli slavi sono ancora molto più giovani di noi. Il loro sviluppo normale è stato ritardato dai loro vicini: tedeschi, turchi, greci, tartari. Tutto fa credere però che presto giungeranno al pieno possesso dell'equilibrio morale e della maturità intelettuale».

COMUNICATI UFFICIALI.

ESPOSIZIONE DI LIPSIA. — Avuta comunicazione dal Comitato Organizzatore della Mostra Italiana della deliberazione da esso presa per la dichiarazione *fuori concorso* di tutti gli espositori della Sezione Italiana, in seguito al provvedimento deliberato dal Direktorium di Lipsia per cui invece dei 32 Giurati italiani, di cui sarebbe stata attualmente difficile l'andata a Lipsia per i lavori della Giuria, si sostituirebbero 32 Giurati tedeschi, si manda a comunicare l'adesione al comportamento adottato dal Comitato Italiano.

PREZZI DI VENDITA DELLA GUIDA D'ITALIA. — Pur stabilendo che non si possa addivenire alla vendita al pubblico del I° Volume della Guida d'Italia fino a che tutta l'edizione non sia stata distribuita gratuitamente a tutti i Soci aventi diritto, si delibera che la Guida d'Italia, I° Volume con Annesso (non vendibili separati) sia venduta al prezzo di L. 5 per i Soci, alla Sede del Touring; L. 10 per i non Soci alla Sede del Touring, ai Touring Offices e presso i Librai; L. 7.50 per i Soci presso i Touring Offices ai quali verrà fatturata collo sconto speciale.

CARTA AUTOMOBILISTICA — II FOGLIO. Italia Centrale, Meridionale e Isole. — Si fissa pure il prezzo di L. 3.50 in copertina, cioè pei non Soci, del II Foglio della Carta Automobilistica or ora stampato, che sarà ceduto ai Soci a L. 3, come il precedente.

SITUAZIONE SOCI. — Si prende atto della posizione dei Soci al 15 Novembre con vivo compiacimento, in quanto segna, vitalizi a parte, una quantità di Soci pagati per il 1915 superiore del 20 % alla corrispondente cifra dello scorso anno.

INDICAZIONI DEI NOMI NELLE STAZIONI. — Il Segretario Generale richiama l'attenzione della Direzione sulla necessità di insistere presso le FF. SS. perchè l'opera una volta intrapresa per l'apposizione in modo visibile nell'interno delle stazioni del rispettivo nome ed ora caduta in completo abbandono, venga ripresa nell'interesse del turismo. Si approva di muovere in proposito una viva azione presso la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato.

SEGNALAZIONE DEI PASSAGGI A LIVELLO. — Il Segretario Generale riferisce come si riscontri in alcune località la coloritura dei cancelli dei passaggi a livello ferroviari a strisce alternate bianche e nere, che servono a rendere particolarmente visibile di notte l'ostacolo di per sè tanto pericoloso; ritiene quindi che ove questo sistema di coloritura venisse diffuso e integrato col collocamento in posto opportuno dei cartelli indicatori del Touring, ultimo modello, a rilievo, montati su palo bianco, si potrebbe ritenere sufficientemente risolta la questione della segnalazione notturna dei passaggi a livello, naturalmente per i veicoli che marciano con le luci regolamentari, adeguate alla propria velocità.

Si manda quindi a segnalare alla Direzione Generale delle Ferrovie la constatazione di questa sufficiente risoluzione, in attesa della definitiva, di un problema tanto agitato, previa assunzione dell'informazione che il provvedimento sia adottato o stia per essere adottato sulla generalità delle linee.

SCUOLA PER ADDETTI AGLI ALBERGHI. — *Inscrizioni per l'anno scolastico 1914-15.* Si sono chiuse col 30 ottobre u. s. le inscrizioni alla Scuola, che hanno dato, per l'anno scolastico 1914-15, un totale di N. 70 allievi.

È da notarsi però, che un tale numero sarebbe stato di gran lunga sorpassato, se le eccezionali circostanze politiche ed economiche dell'anno in corso, non avessero costretto molti impiegati d'albergo, forzatamente disoccupati, a cercare lavoro fuori Milano o in altre industrie.

Visite alla Scuola. Hanno avuto luogo nei giorni 14 e 16 Novembre due visite della Presidenza, del Consiglio Direttivo e di numerosi Soci della Società Italiana degli Albergatori, convenuti a Milano in occasione della loro Assemblea Generale. In risposta al saluto e al ringraziamento rivolto ai visitatori dal Direttore della Scuola, Dott. Guido Saetti, a nome del T. C. I., del

Corpo Direttivo ed Insegnante e di tutta la scolaresca, il Presidente della S. I. A. Cav. A. Campione, ha rinnovato « quei sensi della migliore simpatia con cui tutti gli Albergatori d'Italia seguono lo svilupparsi e l'affermarsi della nuova benefica istituzione del T. C. I. », assicurandole l'appoggio incondizionato della Società Italiana degli Albergatori.

Conferenze domenicali. Il 22 Novembre alle ore 15, nell'Aula Magna della Scuola, ha avuto luogo l'inaugurazione del Corso speciale di pubbliche lezioni domenicali, instituito dalla Scuola stessa, ad integramento del regolare insegnamento da essa settimanalmente impartito.

La prima di tali lezioni, è stata tenuta dall'On. Avvocato Prof. Arnaldo Agnelli, che ha trattato il tema della « Responsabilità Civile dell'Albergatore ».

Avendo egli già studiato a fondo l'argomento nella sua qualità di relatore della Commissione parlamentare per la riforma del Codice Civile su questo soggetto, partì dalla chiara e completa spiegazione degli articoli 1866, 1867 e 1868 che riguardano la responsabilità degli Albergatori « per il furto degli oggetti portati nei loro alberghi dal viandante che vi alloggia », e commentò il testo della legge, accennando alle principali questioni che sono state risolte dalla giurisprudenza.

L'On. Agnelli concluse consigliando per ora la massima cautela nella custodia, mentre sta maturando e si rende indispensabile, una radicale riforma legislativa.

Circa la riforma, l'On. Agnelli fece una larga dissertazione storica e di diritto comparato, sviluppando i concetti caldeggiati nella relazione sua e anche nella relazione Carcano-Rava, e Finocchiaro-Aprile per altri progetti analoghi.

Chiuse augurando, per ora, maggior discrezione ed equità nella giurisprudenza, e per l'avvenire l'avvento della desiderata riforma.

La dotta lezione dell'Onorevole Conferenziere, venne calorosamente applaudita dai numerosi presenti.

L'On. Agnelli terrà poi prossimamente, una seconda conferenza, e parlerà allora delle « Leggi Sociali nell'industria degli Alberghi », mentre hanno già fatto dichiarazioni per una loro pubblica conferenza, anche l'Onorevole Maggiorino Ferraris e il Cav. A. Campione, Presidente della Società Italiana degli Albergatori.

Riduzioni per i Soci.

A modificazione delle indicazioni contenute nell'Annuario Generale 1914, le seguenti ditte, che già praticavano speciali facilitazioni, hanno deciso pel 1915 quanto segue:

BOGNANCO — *Lo Stabilimento idroterapico* non concede più alcun sconto.

CASAMICCIOLA — Lo *Stabilimento termale del Gurgitello* ha ridotto lo sconto dal 20 al 15 %.

COSSILA-BAGNI — Lo *Stabilimento idroterapico* ha ridotto al 5 % lo sconto sulle tariffe d'albergo e delle cure, esclusi per entrambi i « forfaits ».

MONZA — *L'Istituto fisico-idroterapico del Dott. Volta e Remartini* ha stabilito lo sconto del 10 % pure sulle cure, oltre a quelli già fissati sui bagni e le doccie.

TARANTO — Lo *Stabilimento fisioterapico « Igea »* ha ridotto lo sconto dal 20 al 10 %.

* * *

Inoltre, il socio *Leonida Leoni,* Roma, Via della Consulta, 6, ha elevato al 50 % lo sconto nell'acquisto del suo « Atlante testo delle ferrovie e tramvie italiane » (L. 2,50 anzichè L. 5) edito dall'Istituto Geografico De Agostini.

BIBLIOTECA.

Carlo Albanese: « Otto giorni in Libia » — Tip. Vizzi, Palermo - pag. 34 - L. 2,25.

Dott. Paolo Pasi: « In Tripolitania colla carovana del T. C. I. » — Roma, Soc. Geografica.

Due fascicoli che si distinguono: il primo per le belle illustrazioni e le annotazioni di carattere turistico, il secondo per le severe osservazioni di uno studioso che dove pone piede indaga, ricerca, scopre, e trae conclusioni che fanno pensare. (*Vedi anche rubrica Geografia*).

Sono due fascicoli diversi ma che rappresentano un buon ricordo ed una bella documentazione della gita nella nuova Colonia italiana.

Gli Stati d'Europa e i loro possedimenti nel mondo all'epoca del grande conflitto del 1914. — Officina Cartografica S. Nani e P. Longhi, Bergamo, L. 1,50.

È una bella e nitida carta, che permette di seguire la guerra attuale in quanto riproduce l'Europa da Pietroburgo al bacino del Mediterraneo e dal Portogallo al confine russo-turco-persiano. Inoltre nella stessa carta sono contenuti un planisfero politico, l'Asia politica, una Europa etnografica e la zona delle grandi battaglie da Parigi al Reno. Per facilitare le ricerche, alla carta sono uniti un indice alfabetico con 6000 nomi circa ed una serie di bandiere da guerra di tutti gli Stati europei onde poter precisare la marcia dei vari eserciti.

CARICHE SOCIALI

Nuovi Consoli.

Arpino	Conti Carlo
Asso	Andreotti dott. Luigi
Bettola	Remondi Ernesto
Chiasso	Celeo Cattaneo
Edolo	Calvi avv. Mario
Fontanella del Piano	Mascaro Cassiano
Granarolo	Bedeschi Pirro
Milano	C. M. - Montanari cap. Ern.
Quartesana	Camajoli cav. Adolfo
Racalmuto	Tulumello bar. di Galassi e Torrerossa Luigi
Reggio Emilia	Battaglini Augusto M.
S. Maurizio Can.	Gugliemotti Enrico
S. Pietro a Vico	Guidi ing. agr. Ezechiele
Santos	C. C. - Picagli Fabio
Tombetta	Fiorini dott. Carlo
Varese	Piccinelli rag. Franco

Nuovi Medici.

Arcore	Ghiazza dott. Luigi
Chiusi	Bechi dott. Gennaro
Miramare di Rimini	Ugolini dott. Angelo
Ripatransone	Cameli dott. Carlo
Titigliano	Garzella dott. Nello Renato
Valentano	Berardis dott. Giuseppe

Nuovi Legali.

Camerino	Napolioni avv. Angiolo
Lecce	Russo Avv. Luigi
Marciano Marina	Agresti avv. Antonio
Mirandola	Zanoli avv. Gino

Consoli dimissionari o cessanti.

Alessandria	Jachino avv. Carlo
Bagnolo Mella	Tadini Angelo Marco
Villarosa	Messineo Acton Tommaso

Soci benemeriti. (1)

Balma Biellese, Boggio Merlo Albino — Bengasi, Castellano magg. cav. Egidio — Bologna, Zambonelli Giuseppe — Castelnovo nei Monti, Manfredi Francesco — Genova, Siffredi Goffredo — Lomello, Volpi cav. Carlo — Messina, Balsamo ing. Vincenzo — Milano, Caddeo Rinaldo — Reggio Calabria, Fazzari Serrao nob. Gregorio — Resia, Salvalaglio cap. Aristide — Roma, Dominici Pietro, Tailetti Ildebrando — S. Giovanni in Persiceto, Forni Giuseppe — Siracusa, Magri Emanuele — Taranto, Focacci Ottavio — Tobruk, Colli Lanzi sottoten. Oreste — Torino, Signorelli ten. Enrico.

(1) Ogni socio che presenta 10 nuove adesioni viene dichiarato benemerito e riceve in dono un'*artistica medaglia d'argento*. Pel socio che presenta cento adesioni la *medaglia d'oro*.

Premiati con Medaglia d'Oro.

Faenza, Vassura Andrea.

Soci quinquennali.

Alpignano, Grenni dott. Piero — Bazzano, Circolo Rosa — Bellano, Schmidt ing. Giacomo — Bova Marina, Nesci di S. Agata Arturo — Brescia, Negro cap. Giuseppe — Casale Monferrato, Marescalchi cav. prof. Arturo — Cerea, Prosperini dott. Nello Giuseppe — Firenze, Bignami Giuseppe Marino — Genova, Bellavita Emilio, Conte Alberto — Intra, Viglino ing. Silvio — Itauhondu, Dinucci Enrico — Milano, Brivio Giuseppe, Colloridi Bruno, Consonno cav. Camillo, Frova Francesco, Silva avv. Michele — Mogadiscio, Mancini Gioachino — Pegli, Carpani col. Giuseppe — Perosa Argentina, Aebli ing. Arturo — Portogruaro, Olivo Enrico — Ruvo di Puglia, Incarnati Giuseppe — Santa Fè, Bonazzola Faustino G. — Saronno, Banfi Camillo — Schio, Mauri Giulio — Soncino, Della Volta nob. Gino — Stresa, Gandolfi Luigi — Tirano, Società Anonima Ferrovie Alta Valtellina — Torino, Albertazzi Ferdinando, Barberis Vincenzo, Cabibi Guglielmo, Messea Vittorio.

Elenco dei Candidati

a Soci del T.C.I. che presentarono domanda d'ammissione dal 1° al 31 Ottobre 1914.

SOCI VITALIZI (1)

BALMA BIELLESE, Boggio Merlo Elisio — BOLOGNA, Circolo della Caccia — BUENOS AIRES, Arienti Antonio — CASALETTO SPARTANO, Amato Polito dott. Luca — COAZZE, Fresia Giorgio — COMO, Cat-

(1) *Art. 5 e 7 dello Statuto.* — I soci pagano una volta tanto L. 100 se residenti nel regno; L. 125 se residenti all'estero.

Il socio annuale potrà diventare vitalizio computando nelle L. 100 da pagare se egli risiede nel regno, e nelle L. 125 dovute se egli risiede all'estero, sino a due annualità precedentemente versate e calcolate in ragione di L. 5 ciascuna.

I soci vitalizi ricevono in dono un *bellissimo distintivo speciale* (similoro e smalti) e hanno diritto, dall'anno d'iscrizione in avanti, a tutte le pubblicazioni che il T. C. I. distribuisce gratuitamente ai soci.

taneo dott. Francesco Damiano — FORLIMPOPOLI, Fantini Virgilio — GENOVA, Vittorelli dott. Pietro — MILANO, Mentasti cav. Roberto, Rebuffo Casimiro, Rivolta dott. Ugo — MODENA, S. A. R. il Principe Filiberto di Savoia Duca di Pistoia — MONZA, Fontana Egidio — NAPOLI, Ascarelli Giorgio, Lippolis dott. Vincenzo — PORTO MAURIZIO, Picconi avv. Alessandro — RACALE, Quarta Colosso Francesco — ROMA, Rossi Pierluigi — S. FRANCISCO CALIFORNIA, Bocci Anacleto — SARONNO, Gianetti cav. Antonio — SPEZIA, Manucci Celso — TAVERNERIO, SESSA LYDIA.

SOCI ANNUALI (1)

SOCI

insoritti dal 1° al 31 Ottobre 1914.

ALESSANDRIA. — Ferrari Italo, Perrone ten. Giovanni.
Acqui. — Giovannini Lorenzo, Molinengo dott. Luigi.
Coniolo. — Demichelis Giacomo.
Novi Ligure. — Massa don Raffaele.
ANCONA. — *Osimo.* — Ippoliti prof. Francesco.
AREZZO. — Gagliardi Raffaele, Spinelli Vincenzo.
ASCOLI PICENO. — *Fermo.* — Basili don Silvio.
AVELLINO. — Barra dott. Augusto.
Ariano di Puglia. — Casavecchia cap. Silvio Adolfo.
Lacedonia. — Inverardi geom. Giovanni.
BARI. — Minetola prof. Silvio.
BELLUNO. — Gullo ten. Francesco.
BENEVENTO. — Sannini Umberto.
S. Agata dei Goti. — Viscardi avv. Adolfo.
BERGAMO. — *Caprino.* — Rota Rossi cav. Pietro.
BOLOGNA. — Brogliato ten. Pippo, Codevilla cav. Silvio, Fornaci Gino, Lanciano Antonio, Manfredini Leo, Penaglia Enrico, Rosso Renato, Zanoni Enrico.
Loiano. — Consolini dott. Francesco.
Persiceto. — Rubbini Giovanni.
BRESCIA. — Bertoni Rosino, Cominotti Giovanni, Senes Severino Antonio.
Montichiari. — Guerzoni Giuseppe.
CAGLIARI. — Zanetti Corradino.
Castiadas. — Scatolini Davide.
Ingurtosu. — Scema dott. Salvatore.
CASERTA. — *Arpino.* — Cossa avv. Antonio.
Lenola. — De Longis Augusto.
COMO. — *Lecco.* — Castelli rag. Luigi.
Ponte Chiasso. — Lazzaroni Giovanni.
Varese. — Bizzozero Ferruccio.
CREMONA. — *Crema.* — Pasquino Riccardo, Roxas rag. Michele.
CUNEO. — Toselli dott. Teofilo.
Ceva. — Provini Domenico.
Dronero. — Poetto Giacomo.
Saluzzo. — Bruno avv. Angelo.
Tarantasca. — Prato Giovanni.

(1) *Art. 6 e 9.* — I soci annuali pagano una tassa d'entrata di L. 2 una volta tanto, ed una quota annua di L. 6 se in Italia, L. 8 se all'Estero. — *Art. 12.* Il Consiglio, non ricevendo alcun reclamo contro il Candidato entro il periodo di quindici giorni dopo la distribuzione della Rivista ai soci, invierà al Candidato la Tessera di riconoscimento.

FERRARA. — Fornasari Agostino.
Renazzo. — Cristofori Tonino.
Scortichino di Bondeno. — Betti dott. Bettino.
FIRENZE. — Alberti dott. Diego, Bemporad Leone, Cassi Eugenio, Ginori Conti Giovanni, Robecchi-Brivio Erminio, Valdambrini Luigi, Zei rag. Ippolito.
Bivigliano. — Castelli don Donato.
Terra del Sole. — Savelli dott. Mariano.
FOGGIA. — *Torremaggiore.* — De Angelis Medoro.
FORLI'. — *Rimini.* — Tonti Carlo.
Savignano di Romagna. — Perticone Salvatore.
GENOVA. — Agrone Enrico, Barpi cap. Arturo, Caleffi Carlo, Gabini Mario Angelo, Galli Angelo, Grand Hôtel e Restaurant « Portofino Kulm », Pittaluga Giuseppe, Trapani Carlo, Zanini Carlo.
Doria. — Marioni Giovanni.
Uscio. — Martini dott. Giovanni.
GROSSETO. — *Castellazzara.* — Ercolani Pietro.
LECCE. — *Brindisi.* — Ayroldi avv. Agostino.
Ginosa. — Casella Attilio, Mutidieri avv. Francesco, Parisi avv. Carlo.
TARANTO. — Cimmino Eugenio, De Stefano Vincenzo, Di Benedetto Fortunato, Di Capua Ciro, Mignogna Michele.
LIVORNO. — Grimaldi Casta ing. Rodolfo, Scuricini ing. Pietro.
Portoferraio. — Siclari don Francesco.
LUCCA. — *Viareggio.* — Davino Michele.
MACERATA. — Cattani Antonio.
S. Severino Marche. — Malaguti ten. Bruno.
MASSA CARRARA. — *Carrara.* — Baratta Massimo, Società Camions Automobili.
Ponticosi. — Olivelli Cesare.
MILANO. — Bassi Giovanni, Biffignandi Cesare, Borghi Lodovico, Borghi Renato, Corbetta Ferdinando, Ditta Zanfi e Silvestrini, Fontana Arturo, Freddi rag. Umberto, Lancetti Attilio, Longoni Clodoveo, Lovati Mario, Mazzola Remo, Mentessi Giuseppe, Monfrini Mario, Pontoglio don Vittorio, Quarti Mario, Tradigo Pietro.
Bresso. — Lovati Luigi.
Rho. — Baroni Siro, Binoni Ferdinando.
Saronno. — Volpi don Vittorio.
MODENA. — Favini Ferruccio.
NAPOLI. — Drommi Domenico, Florio avv. Alfredo, Franceschi Gustavo, Laganà Gino, La Rocca Antonio, Macciotta Sebastiano, Padula prof. Fabrizio, Passaro Roberto, Rebuffat Antonio.
Ischia. — Barile Carmine, Conte geom. Crescenzo.
NOVARA. — *Biella.* — RANZINI MARIA.
Borgosesia. — Milanaccio Leonardo.
Doccio Sesia. — Degrandi Sante.
Domodossola. — Bignoli Carlo.
Sordevolo. — Pivano Remo.
Trecate. — Ferrari Fernando, Milanoli rag. Carlo.
Valle Mosso. — Fiorina Pietro.
PADOVA. — Cavignato Guido, Rossi avv. Tullio.
Cittadella. — Zanon Gino.
PARMA. — Biblioteca Popolare Comunale, Roveda Mauro.
Polesine. — Arduini Lino, Leoni Federico, Rastelli Virgilio.
Salsomaggiore. — Tirelli ing. Guido.
PAVIA. — *Bobbio.* — Mozzi Giuseppe.
Torrazza Coste. — Racagni dott. Guido.
Vigevano. — Raffele Ambrogio.
PERUGIA. — Bartoli cap. Ettore.
Pietrafitta. — Scorpioni Artemio.
PESARO. — *Isola del Piano.* — Sprotti Eugenio.
PISA. — Bisoni Renato.
Cascina. — Boni dott. Francesco.
S. Angelo Lodigiano. — Gerli don Ambrogio, Oltrasi don Domenico.
Saronno. — Annoni don Antonio.
Vergiate. — Salina Carlo.
MODENA. — Cugurra Artemio.
NAPOLI. — Belardini rag. Raffaele, De Ruggiero avv. Nicola.
NOVARA. — Bonzanini Renato, Rizzardelli Guido.
Cossila. — Bozzalla sac. Pietro.
Cressa. — BERNACCHINI MARIA in CORDARA.
Crevoladossola. — Leonardi Antonio.
Ghemme. — Curatitoli Ernesto.
Miasino. — Ghezzi Antonio.
Oleggio. — Meroni Clemente.
Rosazza. — Rosazza Riccardo.
Vercelli. — Associazione d'irrigazio-

ne Ovest-Sesia, De Marchi Alessio, Ferrero Evasio, Ferri geom. Vincenzo, Grilli rag. Giuseppe, Pollo Evasio, Sartore Mario.
PALERMO. — Battaglia Vincenzo.
Termini. — Sgarlato Francesco.
PARMA. — Schifani avv. Francesco.
Sala Baganza. — Ballarini Gino, Ceccone Angelo.
PAVIA. — *Casteggio.* — Ceriotto Pietro.
Lomello. — Bacchella Giuseppe.
PESARO. — *S. Costanzo.* — Amati Giulio.
PIACENZA. — Rocca Alfonso.
PORTO MAURIZIO. — *Oneglia.* — Zonchello Fernando.
POTENZA. — *Lauria Sup.* — Sarubbi Mattia.
Muro Lucano. — Margiotta Vincenzo.
RAVENNA. — *Faenza.* — Albonetti Emilio, Circolo Cittadino, Foschini avv. Giuseppe, Laghi Luigi, Pasi Terzo, Piani Antonio, Rava Domenico, Società Ciclo Sport (Sezione del Risveglio Cittadino), Società Impiegati Civili.
Lugo. — D'Urbino Giuseppe.
S. Agata sul Santerno. — Scardovi geom. Dionisio.
REGGIO CALABRIA. — Borrello ing. Giuseppe, Comi Francesco.
Gioia Tauro. — Cucinotto Pietro.
ROMA. — Avoli Severino, Cappelli Carlo, Cossu Latino, Curotti Artemio Enrico, Delodi Riccardo, Di Nola avv. Ugo, Fornasari Norberto, Ghezzi Pietro, Mormile Salvatore, Nisi Attilio, Salmi Ferruccio, Società Materiali Laterizi.
Bolsena. — Battaglini Domenico.
ROVIGO. — Gusella Bettino.
Adria. — Romelo ing. Carlo.
Ficarolo. — Pellegatti Lorenzo.
Massa Superiore. — Bonadonna Eduardo.
SALERNO. — Coppo rag. geom. Cesare, Fruscione Ugo, Gherardi Gherardo.
SIENA. — Beccarini Crescenzi Alfredo, Nencini Enrico.
SONDRIO. — *Morbegno.* — Passarelli Battista.
TERAMO. — *Rosburgo.* — Iezzi Antonino.
TORINO. — Beiletti Giovanni, Bona Alessandro, Bonaudi Valentino, Buzzetti Carlo, Camisassa Luigi, Dolci Ermanno, DONADEI VITTORINA, FAINO PROTTO ANGIOLA, Herbaker ing. Ettore, Maccotta dott. Luigi, Mastroviti Adolfo Clodoveo, Mondini Roberto, Mugnaioni Giuseppe, Piatti geom. Alfredo, Rosa prof. Giacomo.
S. Maurizio Canavese. — Guglielmotti Enrico.
Viù. — Ru Giuseppe.
TRAPANI. — Nuovo Circolo.
Salemi. — De Castro dott. ten. Ignazio.
TREVISO. — *Trevignano.* — Carraro dott. Leonida.
UDINE. — *Mortegliano.* — Paulitti Timoteo.
VENEZIA. — Carli Ferruccio.
Chioggia. — Ballarin Umberto.
VERONA. — Cesari Renzo, Peruzzi Carlo.
Valèggio sul Mincio. — Bazzoli Canzio.
Villafranca Veronese. — Carli Candido.
VICENZA. — *Orgiano.* — Rosa Adone.

COLONIE ITALIANE.

Eritrea.

Asmara. — Castagliola dott. Antonio, Filippini Attilio, Profili rag. Pietro.

Libia.

CIRENAICA. — *Cirene.* — Avio Igino, Bozzani Cesare.
Derna. — Leonetti Enrico.
Hania. — Medaglia Ottavio.
Tobruk. — Gandolfi Luigi, Panizzi Umberto, Papadia Alfredo.
TRIPOLITANIA. — *Brak.* — Gnecchi Carlo.

Egeo.

Arcangelos. — Pronesti Antonio.
Calimno. — Catalano Donato.

ESTERO

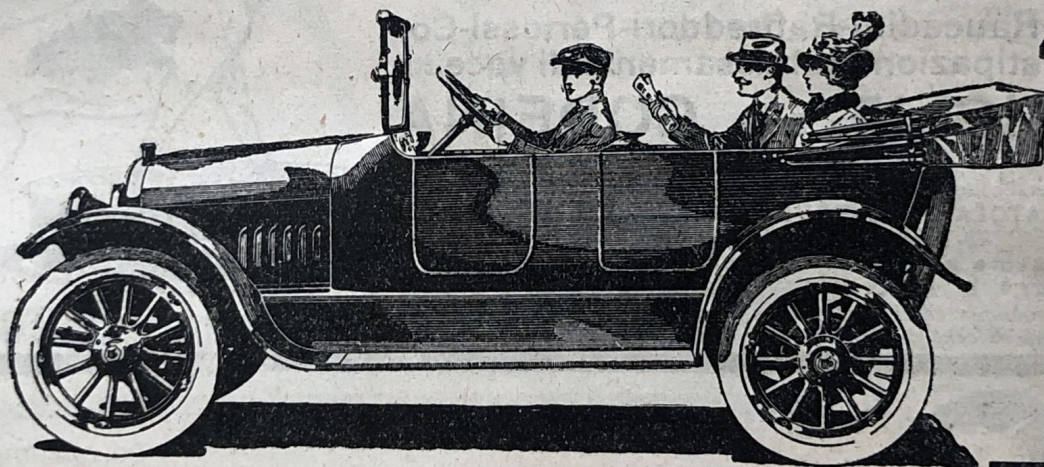
AMERICA MERIDIONALE

Argentina.

Mendoza. — PUCCI NELLA.

AMERICA SETTENTRIONALE

Stati Uniti.

S. Francisco California. — Chiesa Attilio, Del Santo Giacomo, Fontana Domenico, Ghidella dott. Edoardo, Liati Luigi, Perrone Osea, Ponzio Amedeo, Rossi Benedetto F., Scalmanini Giovanni, Soracco Ernesto, Soracco Pietro.

SOCI ANNUALI

inscritti dal 1° al 31 Ottobre 1914

optanti per il 1915.

ALESSANDRIA. — Di Palma Guido. *Acqui.* — Bormida dott. Carlo. *Asti.* — Cerruti Felice. *Casale Monferrato.* — Passerone Attilio. *Costigliole d'Asti.* — Ivaldi Giuseppe. *Gabiano Monferrato.* — Stievano Mario. *Novi Ligure.* — Casorati Carlo, Ciapolino Eugenio.
AREZZO. — *Castelfranco di Sopra.* — Turi dott. Dino.
ASCOLI PICENO. — *Fermo.* — Salvini Umberto.
AVELLINO. — *Bisaccia.* — Coviello Vincenzo, Santoro Michele, Villani Luigi.
BARI. — *Castellana.* — Giangrande Vito, Spagnuolo rag. Ernesto. *Monopoli.* — Barbi rag. Adalgiso.
BELLUNO. — *Agordo.* — Malice dott. Alessandro.
BENEVENTO. — *Cercemaggiore.* — Salerno Pasquale.
BERGAMO. — *Albino.* — Galeotti Enrico. *Gandino.* — Moretti G. B.
BOLOGNA. — SCHIERI GIUSEPPINA. *Medicina.* — Cattoli Domenico.
BRESCIA. — Garuffo Luciano, Riva Augusto, Zana avv. Daniele. *Anfo.* — Banzato Antonio. *Manerbio.* — Sartori Carlo.
CAGLIARI. — *Monteponi.* — Ciocchetti Mario.
CASERTA. — *Arpino.* — Rappini Mario.
CATANZARO. — *Pizzo Calabro.* — Cardona Pasquale.
COMO. — *Cortenuova.* — Agrati Luigi. *Varese.* — Bozzo avv. Stefano.
COSENZA. — Manceri Sebastiano. *Rende.* — Romano don Francesco.
CREMONA. — Circolo Giovanile Zaccaria, Ruggieri Antonio.
CUNEO. — *Alba.* — Canotiere Mario, Costa Giuseppe.
FERRARA. — Loberti Vincenzo, Minerbi Gino. *Poggiorenatico.* — Buriani Ercole.
FIRENZE. — Ciabatti Roberto, Mertian Edoardo. *Barberino Val d'Elsa.* — Dell'Agnello Giovanni. *Boscolungo.* — Gelli Giuseppe. *Panzano.* — Cappelli Lorenzo. *Prato.* — Baroncelli avv. Roberto, Magnolfi Lubiesny.
FOGGIA. — *Peschici Gargano.* — Fasanella Francesco, Martello Nicola.
FORLI'. — Maltoni Giuseppe.
GENOVA. — De Toni Francesco, Falcone ing. Silvestro, Ferretti Mario, Gandolfi Stefano, Governato Angelo, Moretti avv. Emilio, Trivero rag. Alberto, Valenza Vittorio. *Alassio.* — Bogliolo Domenico. *Fezzano.* — Carrega Silvestro. *Lavagna.* — Rossi Federico. *Migliarina a Monte.* — Chiarizia Osvaldo. *Nervi.* — Bolognesi dott. Giuseppe, Vassallo Giuseppe. *Pegazzano.* — Ferroni Gino. *Spezia.* — Calzolari Gino, Cariatore Ezzelino.
GIRGENTI. — *Casteltermini.* — Mandello Francesco. *Favara.* — Ambrosini Alessandro.
GROSSETO. — *Gavorrano.* — Berardi dott. Antonio. *Massa Marittima.* — Boddi Milziade, Capannoli Natale, Comparini Pietro, Galeotti Gino, Greco Antonio, Gualtierotti Alemiro, Landucci Giovanni, Meocci Pietro, Morelli Umberto, Rossetti Rolando, Rossetti Rutilio, Vecchioni Innocenzo.
LECCE. — *Acquarica del Capo.* — Colella dott. Tommaso. *Brindisi.* — De Castro Consalvo, Zaccaria rag. Ettore. *Taranto.* — Borrello Luigi.
LUCCA. — Vaccà Ermanno.
MACERATA. — Caldarelli Sesto, RABBAGLIETTI ADA. *Montecosaro.* — Rilichini Alberto. *Sanseverino.* — Pascucci Emilio.
MANTOVA. — Giovanini Pio. *Campitello Marcaria.* — Vezzoni Dante.
MESSINA. — La Grassa Francesco.
MILANO. — Andriulli dott. Giuseppe, Beccaria Carlo, Bianchi Giovanni, Borella Luigi, Borsa dott. Mario, Buzzoni Arturo, Cavacchioli Enrico, Cavazzuti cav. Silvio, Citelli Angelo, Clerici Oreste, Codara Renzo, De Giovanni Bovecchi Paolo, Delfrati Giuseppe, Formentini Osea, Gardini Raffaele Enrico, Genghini rag. Enrico, Hofer Giovanni, Laganà dott. Antonino, Lelli Enrico, Lorenzetti ing. Alessandro, Maffeis Bernardo,

Maffi Carlo, Manfredini Giovanni, Merati Giulio, Norsa Aldo, OLIVARI PIERINA, Peacocke Harold Gilchrist, Radic Giuseppe, Realini Arturo, Ronchi Carlo, Russo Carlo, Salvi Cornelio, Salvo Beniamino, Sanna Mario, Scanferla Giuseppe, Sernagiotto G. Bruno, Tronelli Alessandro.
Abbiategrasso. — Capozzo dott. Simone.
Dergano. — Frati Virginio.
Fagnano Olona. — Castelli Mario.
Legnano. — Gianazza Carlo.
Lodi. — Galli Demetrio.
Nerviano. — Lanfranchini Giovanni.
Ozzero. — Calvi Andrea.
Parabiago. — Giuriani dott. Edoardo, Moreni Clemente.
Pozzuolo Martesana. — Zoncada Francesco.
Pregnana Milanese. — Tettamanzi Luigi.
Rho. — Airaghi Carlo, Bignami Francesco, Granaglia Dante, Guidi prof. Agostino.
Salerano s. Lambro. — Buscaini don Gaetano.
PORTO MAURIZIO. — *Camporosso.* Garzo Giuseppe.
Chiusavecchia. — Brunengo Giuseppe, Gandolfo Pietro.
S. Remo. — Rossi G. B.
RAVENNA. — Armuzzi avv. Alfredo.
REGGIO CALABRIA. — *Melito Porto Salvo.* — Familiari Roberto.
Radicena. — Romeo ing. Francesco fu Paolo.
Scilla. — Barresi Francesco.
REGGIO EMILIA. — Montagnani Pompilio.
Boretto. — Guzzi Primo.
Campagnola. — Piccinini Ezio.
Castelnovo Monti. — Zurli Francesco.
ROMA. — Abeni rag. Giuseppe, Alessiani Anacleto, Associazione Popolare Monti-Campitelli, Boyer Renato, Bramante Armando, Briganti Alberigo, Bucci Paolo, Carpentieri Carmelo, Frattarelli avv. Achille, Gismundi avv. Federico, Landra avv. Angelo, Maoli Eligio, Micheletti Apelio, Montagna Raffaele, Pagliano dott. Guido, Perodi Alice, Sacchi Lodispoto avv. Terenzio, Polizzi rag. Celestino, Rosalba Piero, Serafino prof. Ippolito, SILVI ANNA, Tesi Andrea.
Valentano. — Rosati Giulio.
ROVIGO. — Ferrari Salvatore.
Trecenta. — Davanzo di Cozur nob. Leonardo, Scarpari Ugo.
SALERNO. — *Capaccio.* — Cottini Callisto, Pavone Luigi.
Montecorvino Rovella. — De Luna Giovanni.
SIENA. — Franci dott. G. B., Taddei prof. Domenico.
SIRACUSA. — Paolocci Ettore.
Augusta. — R. Scuola Tecnica Principe di Napoli.
Modica. — Muccio Micieli avv. Vincenzo.
TORINO. — Barra rag. Benedetto, Bauer Carlo, Bernabè Giovanni, Bessone Raffaele, Carpo Giovanni, Craveri Angelo, Falletti Tommaso, Ferroglio Luigi, Garbagnati ing. Giuseppe, Körber Giacomo MUSSO GIUSTINA, Oggero Ernesto, Pia rag. Francesco, ROSSO MARIA, Schiari Giuseppe, Sereno Ernesto.
Moncalieri. — Unione Polisportiva Moncalierese.
Moncenisio. — Gaia Agostino.
Rivara Canavese. — Tesia Umberto.
VENEZIA. — Coen Porto dott. Augusto, Delord Rinaldo, Trentina glia Giacomo.
Cona. — Borsetto Giovanni.
Pellestrina. — Ferrazzi G. B.
VERONA. — Modugno dott. Francesco, Riugger Vitichindo.
VICENZA. — Dall'Amico prof. Antonio, Nardi Augusto, Panza Giulio.
Arzignano. — Turra Sante.

COLONIE ITALIANE

Eritrea

Asmara. — Amalfitano ten. Arnaldo.
Cheren. — Foresi ten. Pietro.

Somalia

Giumbo. — Nocilla cav. Giuseppe.

Libia

CIRENAICA. — *Cirene.* — Amato Vincenzo, Lai Lino, Tanganelli Angelo.
Derna. — Bagordo ten. Giuseppe.
Marsa Susa. — Amico Giovanni.
Tobruk. — Caccioni Targete, Delfrà Felice, Meloni Filippo, Pizzuto Giuseppe.
TRIPOLITANIA. — *Misurata.* — Gabriele Giovanni.
Sirte. — Lippi Arrigo.
Tripoli. — Chiggio cap. Ferruccio, Debernardinis Bartolomeo.

Egeo

Rodi. — Cecchini Ettore.

ESTERO

EUROPA

Austria-Ungheria.

VENEZIA GIULIA. — *Trieste.* — Apich Arturo.
Pola. — Bencich Giuseppe, Perissutti Luigi.

Francia

Lione. — Colombo Giuseppe.

Svizzera.

CANTONE TICINO. — *Lugano.* — Nessi Cesare.

AFRICA.

Egitto.

Alessandria. — Mieli Cesare E.

Tunisia.

Tunisi. — De Guidi Fulvio, Gabriele Bernardo.

AMERICA MERIDIONALE.

Argentina.

Bragado. — Bolognini Giulio, Martinengo Adolfo.
Buenos Aires. — Celsi Erminio, Coscia Federico.
Rosario S.ta Fè. — Malatesta Nicola.
S. Rosa di Toay. — Gamberini A. P.

Columbia.

Barranquilla. — Bacci Bartolomeo.

Uruguay.

Montevideo. — Mazzucchi prof. Bassano.

Posizione dei Soci al 15 Novemb. 1914

Soci annuali al 15 Ottobre 1914 . .	N. 121.723
Soci nuovi 1914 inscritti dal 15 Ottobre al 15 Novembre 1914 . .	N. 136
Totale Soci annuali	N. 121.859
Soci vitalizi al 31 Dicembre 1913 .	N. 6.501
Soci vitalizi dal 10 Gennaio al 15 Novembre 1914 .	N. 708
Totale Soci vitalizi	N. 7.209
TOTALE SOCI	N. 129.068

Indice della Rivista 1914

T. C. I.

BILANCI E ASSEMBLEE SOCI T. C. I.

La guerra Europea.

Navigazione.

Scienze.

Turismo.

Viaggi.

Africa Italiana.

Zoologia.

Sports.

AERONAUTICA E AVIAZIONE

ALPINISMO

AUTOMOBILISMO

Indice alfabetico degli Autori.

Direzione e Redazione: Touring, Via Monte Napoleone, 14 - Gerente: Luigi Scesa

Premiato Stab. Artistico Industriale G. MODIANO & C. - Milano, Riparto Gamboloita, 82

MARTINI
VERMOUTH MARTINI & ROSSI TORINO
LA GRAN MARCA MONDIALE
SAIGA ARMANINO-MILANO